Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 39 / 06. SEPTEMBER 2023

GP Italien: 10. Verstappen-Sieg

Ferrari-Traum in Monza geplatzt

F1: Mercedes-Duo verlängert

Hamilton und Russell bis 2025

Formel-3-Finale in Monza

Bortoleto der neue Champion

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 39

MotoGP: WM-Lauf in Barcelona

Aprilia-Sieg, Bagnaia mit Schutzengel

IndyCar: Rennen in Portland

Palou siegt und holt zweiten Meistertitel

GTWC: Sprint Cup in Hockenheim

Audi und Mercedes teilen sich die Erfolge

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Red Bulls Rekord-Duo vermiest Ferrari die Party **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Monza **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Mercedes-Deals bringen Ruhe ins Fahrerkarussell **S. 10**
Formelsport Weitere F1-News und Formel 2 in Monza **S. 12**
Formelsport Das neue F2-Auto und der neue F3-Champion **S. 14**
Formelsport IndyCar: Palou nach Portland-Sieg Meister **S. 16**
Sportwagen Die GTWC-Sprint-rennen in Hockenheim **S. 18**
Sportwagen LMDh-Testfahrten und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye WM-Vorschau Akropolis und Al-Attiyahs Raid-Sieg **S. 22**
Rallycross-WM Wie geht es nach den Bränden weiter? **S. 24**
Tourenwagen NASCAR in Dar-lington und weitere News **S. 26**
Breitensport Ein Blick in einige der Amateur-Rennserien **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Crash-Schock und Aprilia-Jubel in Barcelona **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
Moto2-WM Dixon gewinnt, Acosta baut Führung aus **S. 34**
Moto3-WM Holgado-Sturz macht die WM spannend **S. 36**
Straßensport MotoE Barcelona und aktuelle Nachrichten **S. 38**
Motocross-WM Gajser siegt erstmals nach Verletzung **S. 40**
Offroad Langbahn-WM Morizès und Rally-Raid-WM **S. 42**
Offroad Speedway-WM Cardiff und weitere Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

XPB

13 Formel 2: Sauber-Junior Théo Pourchaire kam in Monza dem Titelgewinn einen großen Schritt näher

SHOTBYBAVO

40 Motocross-WM: Weltmeister Tim Gajser gewann in der Türkei seinen ersten GP nach der Verletzungspause

BMW

20 Sportwagen-WM: BMW testete in Spa erstmals die WEC-Spezifikation des LMDh-Renners M Hybrid V8

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Die These lautet: Balance of Performance (BOP) ist Fluch und Segen zugleich. In letzter Zeit hat es den Anschein, der Fluch könnte die Oberhand gewinnen.

Wir bei Motorsport aktuell wissen aus vielen Zuschriften, dass unsere Leser das Thema BOP nicht sonderlich schätzen. Die Puristen sagen, die BOP verwässere oder eliminiere den geliebten technischen Wettbewerb. Die Pragmatiker verweisen darauf, dass es ohne BOP nicht jene Markenvielfalt gäbe, die wir heute im GT- und Prototypensport schätzen. Beide Urteile sind richtig, die Frage lautet nur: Wie lange noch?

Denn in jüngster Zeit ist zu erkennen, dass die Ausrichter die BOP nutzen, um die Show zu verbessern, während es früher darum ging, als ehrlicher Makler die unterschiedlichen Fahrzeug- und Motorenkonzepte so anzugleichen, dass jeder eine Chance auf Siege und Titel hat. In den großen Langstreckenserien wie Sportwagen-WM (WEC), IMSA oder in den GTWC-Serien von Stéphane Ratel legen die jüngsten BOP-Trends aber nahe, dass es auch um etwas anderes gehen könnte. Schon in der Vergangenheit spielten bei der BOP (leider) immer wieder politische, kommerzielle und finanzielle Interessen eine Rolle – aber das machte gefühlt vielleicht 20 Prozent aus.

Heute kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass es auch darum geht, die Siege zu verteilen. Beispiele? In der WEC warfen die Ausrichter ACO/FIA zehn Tage vor dem wichtigsten Rennen der Saison in Le Mans ihr komplexes BOP-System über den Haufen, um die Show zu verbessern. In der GTWC vereitelte eine BOP-Entscheidung im Endurance Cup ein mögliches Titelduell zwischen BMW und Mercedes – obwohl die Idee der BOP doch genau das Gegenteil tun sollte. Selbst in der IMSA-Serie, deren BOP-Prozess als Benchmark im internationalen Langstreckensport gilt, tauchen klebrige Fragen auf: Beim Saisonstart in Daytona wurde die BOP so getrimmt, dass der Sohn des Hauptsponsors die GT-Klasse gewinnen konnte. Und Lexus hat in der GTD-Pro eine so gute BOP-Einstufung, dass es fast schon peinlich anmutet.

Mittlerweile diskutiert sogar die Formel 1 das Thema BOP, weil die Siegesserie von Max Verstappen das Interesse an der Serie stark abkühlen lässt. Gleichzeitig gibt es auch neue Trends: In Serien mit vielen Spec-Teilen sind die Rennen automatisch ausgeglichen, wie in der IndyCar-Serie. In der IMSA gibt es keine BOP-Debatten in der GTP-Topklasse, weil die Autos über das Reglement nahezu gleichgestellt sind. Und sogar in der Formel 1 gibt es über die Reglements eine indirekte BOP, Stichwort Kostendeckel für Teams und Motoren – der Sport wird über das Geld gebalanced.

Je größer das technische Delta der Autos, umso kontroverser die Debatten: Die BOP zwischen LMH und LMDh in der WEC sorgt für Dauerzoff, im GT-Sport kommt man wegen der Konzeptunterschiede der Straßenautos gar nicht an einer BOP vorbei. Immerhin gibt es in diesen Klassen noch technische Vielfalt, dank der BOP. Die Ausrichter sollten nur aufpassen, den Bogen nicht zu überspannen.

Marcus Schurig
Redakteur

42 Langbahn-WM: Nach Platz 2 in Morizès muss Martin Smolinski nur einen Punkt zum Titel aufholen

VELDHUIZEN

MSa-Paddock

JUBILÄUM FÜR MICHAEL SCHMIDT
Monza ist der Lieblings-Grand-Prix von Michael Schmidt. Wie passend, dass unsere Formel-1-Legende im Königlichen Park ein Jubiläum feierte. Für das 700. Rennen seiner F1-Laufbahn gab es eine kleine Feier und Kuchen, serviert von Toto Wolff.

GTWC SPRINT CUP IN HOCKENHEIM
Die GTWC-Serie startete zum zweiten Mal binnen fünf Wochen in Deutschland: Der Endurance Cup fuhr bereits Ende Juli am Nürburgring, am letzten Wochenende gastierte der Sprint Cup in Hockenheim.

VOLLES UND LEERES BARCELONA
Bei einem Zuschauerrekord in Barcelona dauerte es morgens zwar lange, bis MSa-Reporter Imre Paulovits die Strecke erreichte, dafür konnte er abends in der fast leeren Boxengasse Ausschau nach Neuem halten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ferrari lässt die R

Max Verstappen hat beim Italien-GP den zehnten Sieg in Folge gefeiert. Ferrari leistete Red Bull beim Heimspiel die meiste Gegenwehr, musste sich aber am Ende auch geschlagen geben.

Von: **Tobias Grüner**

Wäre Red Bull in Monza schlagbar gewesen?

Nach der Quali-Bestzeit von Carlos Sainz hatten einige Tifosi schon vom ersten Heimsieg seit 2019 geträumt. Doch obwohl sich die Ferrari-Piloten heftig wehrten, konnte Red Bull die rote Wand mit beiden Autos knacken und einen Doppelsieg feiern. „Ich hatte gehofft, dass wir Max in einen Fehler treiben können, wenn wir ihn unter Druck setzen. Aber er hat leider keinen gemacht“, bedauerte Teamchef Frédéric Vasseur.

Der Ferrari-Capo zog trotzdem ein positives Fazit. Monza sei das beste Wochenende der Saison gewesen. „Wir konnten wenigstens mit Red Bull kämpfen. Der Rückstand betrug nur ein bis zwei Zehntel.“ Doch hier sollte sich Vasseur nicht in die Tasche lügen. Nach dem Überholmanöver in Runde 15 zog Verstappen in drei Umläufen 3,8 Sekunden davon, bevor Sainz an die Box abbog. Danach verwaltete der Red-Bull-Star wie üblich das Tempo.

Einige Experten fragten sich nach dem Rennen, ob ein früherer Boxenstopp von Sainz direkt nach dem Überholmanöver die bessere Strategie gewesen wäre. Damit hätte sich Ferrari zumindest die Führung zurückholen können. Doch Vasseur winkte ab: „So einen langen Stint hatten wir vorher nie mit dem harten Reifen absolviert. Man hat gesehen, dass sogar Max in den letzten Runden Probleme bekommen hat.“

Aber hätte man mit etwas Teamwork nicht wenigstens den zweiten Red Bull in Schach halten können? Sergio Pérez presste sich erst an Charles Leclerc vorbei, als der Monegasse aus dem DRS-Fenster des Schwesterautos fiel. „Ich bin kein Fan von solchen Aktionen. Wir hätten Carlos dann sagen müssen, er soll Charles neun Zehntel rankommen lassen, aber nicht näher. Das abzuschätzen ist im Auto fast unmöglich“, erklärte Vasseur.

Am Ende geriet sogar der dritte Podiumsplatz in Gefahr, weil Ferrari seine beiden Piloten gegeneinander kämpfen ließ. Nach einigen harten Attacken und Verbremsern touchierten sich Sainz und Leclerc sogar. „Ich hatte kein gutes Gefühl dabei, fünf Runden vor dem Ende die Positionen einzufrieren“, begründete der Teamchef die fehlende Stallregie. „Ich habe ihnen nur gesagt, dass sie nichts riskieren sollen. Sie sind beide ins Ziel gekommen, also bin ich zufrieden.“

Warum wurde auch bei McLaren intern gekämpft?

Bei McLaren kam es ebenfalls zur internen Kollision. In diesem Fall hatte Teamchef Andrea Stella aber keine Freigabe zum Duell gegeben. Der Italiener reagierte entsprechend sauer: „Es darf niemals zu einem Kontakt zwischen zwei McLaren-Autos kommen. Beide Fahrer kennen die Regeln. Es gab hier also offenbar ein Problem bei der Umsetzung.“

Die McLaren-Strategen trugen allerdings selbst dazu bei, dass beide Fahrer in Kurve 1 aufeinandertrafen und sich die Reifen touchierten. Lando Norris bekam beim Boxenstopp den Vorzug, obwohl er hinter Oscar Piastri lag. Der Undercut brachte ihn vorbei am Teamkollegen. „Lando stand stärker unter Druck von Alonso, der nach seinem Stopp hinter Lawson hing. Wir wussten nicht, wie schnell er vorbeikommt. Es war wichtig, dass beide McLaren vor Alonso bleiben“, verteidigte Stella die Taktik.

Bei der Schuldfrage zeigte der Ingenieur vorsichtig mit dem Finger auf seinen Rookie: „Es ist immer etwas schwierig, wenn man mit harten Reifen aus der Box auf die Strecke zurückkehrt. Oscar hat versucht, sich so zu positionieren, dass er seinen Platz verteidigt. Das war auf kühlen Reifen offenbar etwas schwieriger, als er es erwartet hat. Das kann man als kleine Fehleinschätzung werten.“

XPB

Nach seinem schwachen Qualifying startete Lewis Hamilton eine Aufholjagd. Doch beim Angriff auf Oscar Piastri kam es zur ungewollten Kollision

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

eifen qualmen

Ein kleiner Verbremser von Carlos Sainz in Kurve 1, und schon ging Max Verstappen an die Spitze. Danach wurde der Vorsprung verwaltet

WILHELM

WILHELM

Die beiden Ferrari lieferten sich in den Schlussrunden ein hartes Duell. Die Teamführung griff trotz mehrerer Verbremser nicht in den Zweikampf ein

Stella ließ es auch nicht als Ausrede gelten, dass Piastri verärgert über den Undercut von Norris war. „Wenn er das Wohl des Teams riskiert hat, um seine eigene Position zu halten, dann ist das nicht akzeptabel. Natürlich wollen wir Racing zulassen. Meine Rolle als Teamchef ist es, einen klaren Rahmen dafür abzustecken."

Warum kassierten beide Mercedes-Piloten Strafen?

Piastri musste sich nicht nur mit dem eigenen Teamkollegen herumärgern, sondern fiel später sogar ganz aus den Punkten. Lewis Hamilton rempelte den Rookie beim Überholversuch vor der zweiten Schikane von der Piste. Dabei ging der Frontflügel am McLaren zu Bruch. Die FIA-Kommissare sprachen eine Fünf-Sekunden-Strafe aus, weil Hamilton in der Bremszone die Spur gewechselt hatte. Doch das blieb ohne Konsequenzen im Ergebnis. Hamilton zeigte sich immerhin als fairer Sportler und entschuldigte sich persönlich bei Piastri.

Auch der zweite Mercedes-Pilot kassierte eine Fünf-Sekunden-Strafe. George Russell war nach dem Verlassen der Box auf Esteban Ocon getroffen und hatte im Duell die Schikane abgekürzt. Weil er den Platz nicht zurückgab, mussten die Schiedsrichter handeln. Mercedes nahm die Strafe billigend in Kauf, da Russell mit dem frischen Reifen direkt weggezogen war. Ein Platztausch hätte mehr Zeit gekostet als die fünf Sekunden, die wie bei Hamilton folgenlos blieben.

Warum war Aston Martin nur die sechste Kraft?

Fernando Alonso fühlte sich nach dem GP Italien so erschöpft wie bei keinem anderen Rennen des Jahres. Dabei war Monza der kürzeste Grand Prix der Saison. Und die Strecke verlangt den Piloten körperlich nicht viel ab. Doch Alonso musste 51 Runden am absoluten Limit fahren, um Neunter zu werden. Aston Martin war hinter Red Bull, Ferrari, Mercedes, McLaren und Williams nur die sechste Kraft.

Der AMR23 hat zwei Schwachstellen: die aerodynamische Effizienz auf Highspeed-Strecken und schnelle Kurven. Die Fahrer mussten in den beiden Lesmos, der Ascari und der Parabolica ihr Tempo dosieren, um nicht ins Rutschen zu geraten. Das mögen die Reifen gar nicht. Weil auf alle drei Kurven lange Geraden folgen, zahlten die Fahrer auch dort noch den Preis.

Alonso fuhr im zweiten Sektor die langsamste Abschnittszeit. Das sagt alles. Er kämpfte sich nur dank klugem Reifenmanagement im Finale an Alexander Albon und Lando Norris heran. Der Spanier ging seine Stints jeweils vorsichtig an, hing deshalb nach dem Start sogar sieben Runden hinter Nico Hülkenberg fest. „Wir wussten nicht genau, wie lange die harten Reifen halten würden", bestätigte Chefingenieur Tom McCullough.

Warum war Haas nicht konkurrenzfähig?

Ein guter Start katapultierte Nico Hülkenberg bis auf Rang 10. Doch der Punktetraum zerplatzte schnell. Während der 51 Rennrunden ging es nur rückwärts. Von den Fahrern, die ins Ziel kamen, war nur Haas-Kollege Kevin Magnussen schlechter. Teamchef Günther Steiner versuchte die Pleite gar nicht erst zu beschönigen: „Im Auto steckte einfach keine Performance drin. So sieht es dann aus, wenn man nicht mithalten kann."

Hülkenberg erklärte, warum es an diesem Wochenende besonders schlecht lief: „Wir waren das einzige Team, das kein spezielles Paket nach Monza gebracht hat. Es gab nicht mal einen kleineren Flap für den neuen Frontflügel. Wer so wenig macht, der kann auch nicht viel erwarten. Das ist frustrierend, bitter und irgendwo traurig."

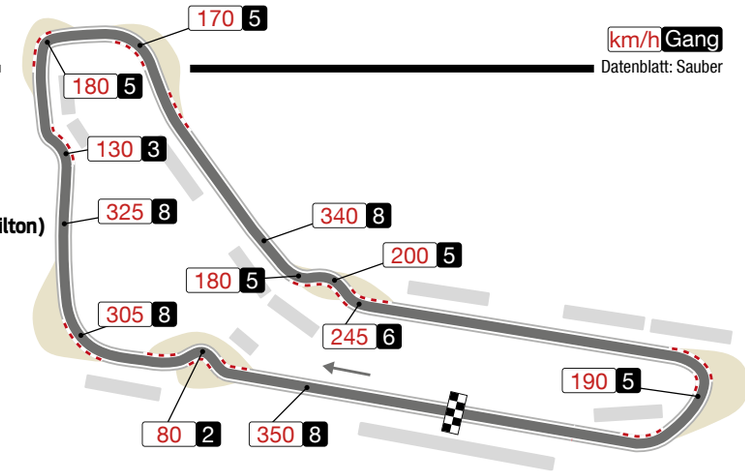
Der Routinier hofft auf eine Steigerung in Singapur: „Monza war im Vergleich zur Konkurrenz unterirdisch. Aber das müssen wir jetzt so hinnehmen und den Mund abputzen. In 14 Tagen geht es weiter auf einer Strecke, die uns hoffentlich wieder etwas besser liegt. Natürlich werden wir da keine Bäume ausreißen. Aber ich hoffe, dass wir wenigstens etwas besser aussehen." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ITALIEN: 14. VON 22 LÄUFEN, 3. SEPTEMBER 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,793 km**
Runden:	**51**
Distanz:	**295,134 km**
Zuschauer:	**100 000**
Wetter:	**29 Grad, sonnig**
Topspeed Rennen:	**359,0 km/h (Hamilton)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**80 %**
Pole-Position -> 1. Kurve:	**458 m**
Safety-Car-Phasen:	**0**
Führungswechsel:	**5**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	12	364
2.	Pérez	2	219
3.	Alonso		170
4.	Hamilton		164
5.	Sainz		117
6.	Leclerc		111
7.	Russell		109
8.	Norris		79
9.	Stroll		47
10.	Gasly		37
11.	Ocon		36
12.	Piastri		36
13.	Albon		21
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		6
16.	Guanyu		4
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	Lawson		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	51/33[1]	1:13.41,143 h = 240,318 km/h	1.25,240 min
2.	**Pérez**	51/1	+ 6,064 s	1.25,522 min
3.	**Sainz**	51/14	+ 11,193 s	1.25,501 min
4.	**Leclerc**	51	+ 11,377 s	1.25,580 min
5.	**Russell**[2]	51	+ 23,028 s	1.25,847 min
6.	**Hamilton**[2]	51/2	+ 42,679 s	1.25,582 min
7.	**Albon**	51	+ 45,106 s	1.26,389 min
8.	**Norris**	51	+ 45,449 s	1.26,144 min
9.	**Alonso**	51	+ 46,294 s	1.26,105 min
10.	**Bottas**	51	+ 1.04,056 min	1.25,988 min
11.	**Lawson**	51	+ 1.10,638 min	1.25,842 min
12.	**Piastri**[2]	51/1	+ 1.13,074 min	1.25,072 min
13.	**Sargeant**[2]	51	+ 1.18,557 min	1.26,840 min
14.	**Zhou**	51	+ 1.20,164 min	1.25,983 min
15.	**Gasly**	51	+ 1.22,510 min	1.25,758 min
16.	**Stroll**	51	+ 1.27,266 min	1.26,617 min
17.	**Hülkenberg**	50		1.25,894 min
18.	**Magnussen**	50		1.26,278 min
19.	**Ocon**	23	Lenkung (P18)	1.26,963 min
20.	**Tsunoda**	0	Motor (P11)	

[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2] +5 Sekunden Strafe

STARTAUFSTELLUNG

1	Carlos Sainz, E	55
2	Max Verstappen, NL	1
3	Charles Leclerc, MC	16
4	George Russell, GB	63
5	Sergio Pérez, MEX	11
6	Alexander Albon, THA	23
7	Oscar Piastri, AUS	81
8	Lewis Hamilton, GB	44
9	Lando Norris, GB	4
10	Fernando Alonso, E	14
11	Yuki Tsunoda, JAP	22
12	Liam Lawson, NZ	40
13	Nico Hülkenberg, D	27
14	Valtteri Bottas, FIN	77
15	Logan Sargeant, USA	2
16	Guanyu Zhou, CHN	24
17	Pierre Gasly, F	10
18	Esteban Ocon, F	31
19	Kevin Magnussen, DK	20
20	Lance Stroll, CAN	18

Startnummer

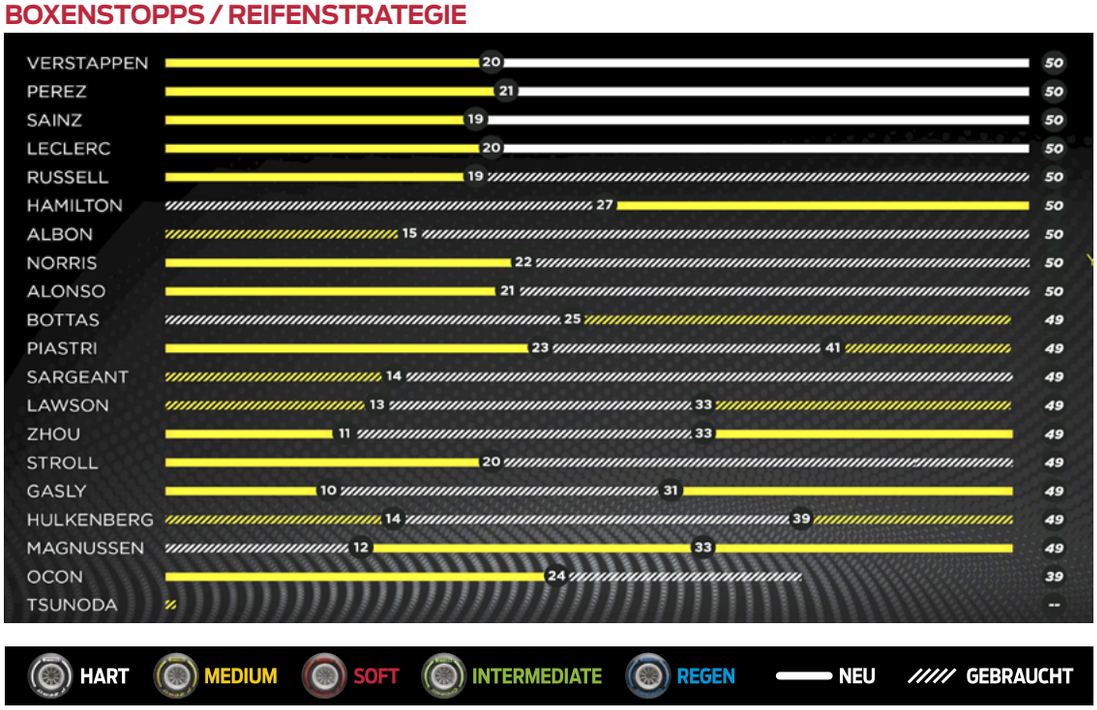
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	14	583
2.	Mercedes		273
3.	Ferrari		228
4.	Aston Martin		217
5.	McLaren		115
6.	Alpine		73
7.	Williams		21
8.	Haas		11
9.	Alfa Romeo		10
10.	Alpha Tauri		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	12:2
Hamilton – Russell	7:7
Leclerc – Sainz	8:6
Norris – Piastri	11:3
Gasly – Ocon	8:6
Lawson – Tsunoda	0:2
Alonso – Stroll	12:2
Albon – Sargeant	14:0
Bottas – Zhou	8:6
Hülkenberg – Magnussen	11:3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.22,657 min	31
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,046 s	28
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,177 s	30
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,309 s	22
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,532 s	28
6.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,557 s	24
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,584 s	22
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,612 s	26
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,614 s	23
10.	Alexander Albon	Williams	+ 0,787 s	18
11.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,789 s	24
12.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,004 s	21
13.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,176 s	29
14.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,274 s	26
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,295 s	17
16.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,410 s	23
17.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,433 s	26
18.	Felipe Drugovich	Aston Martin	+ 1,483 s	24
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,560 s	24
20.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,575 s	17

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.21,355 min	23
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,019 s	20
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,185 s	17
4.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,190 s	21
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,276 s	20
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,361 s	23
7.	Alexander Albon	Williams	+ 0,624 s	19
8.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,716 s	16
9.	George Russell	Mercedes	+ 0,821 s	20
10.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,936 s	19
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,219 s	21
12.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,240 s	19
13.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,296 s	22
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,341 s	23
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,361 s	22
16.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,400 s	24
17.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,428 s	23
18.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,812 s	23
19.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,991 s	20
20.	Lance Stroll	Aston Martin	keine Zeit	2

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.20,912 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,086 s	23
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,541 s	23
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,574 s	23
5.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,799 s	24
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,818 s	25
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,972 s	21
8.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,073 s	27
9.	Alexander Albon	Williams	+ 1,142 s	18
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,280 s	16
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,333 s	31
12.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,384 s	29
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,385 s	28
14.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,390 s	17
15.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,468 s	23
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,599 s	30
17.	Lando Norris	McLaren	+ 1,603 s	24
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,827 s	20
19.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,830 s	30
20.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,940 s	22

GP ITALIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Carlos Sainz	1.21,965	1.20,991	1.20,294
2.	Max Verstappen	1.21,573	1.20,937	1.20,307
3.	Charles Leclerc	1.21,788	1.20,977	1.20,361
4.	George Russell	1.22,148	1.21,382	1.20,671
5.	Sergio Pérez	1.21,911	1.21,240	1.20,688
6.	Alexander Albon	1.21,661	1.21,272	1.20,760
7.	Oscar Piastri	1.22,106	1.21,527	1.20,785
8.	Lewis Hamilton	1.21,977	1.21,369	1.20,820
9.	Lando Norris	1.21,995	1.21,581	1.20,979
10.	Fernando Alonso	1.22,043	1.21,543	1.21,417
11.	Yuki Tsunoda	1.21,852	1.21,594	
12.	Liam Lawson	1.22,112	1.21,758	
13.	Nico Hülkenberg	1.22,343	1.21,776	
14.	Valtteri Bottas	1.22,249	1.21,940	
15.	Logan Sargeant	1.21,930	1.21,944	
16.	Zhou Guanyu	1.22,390		
17.	Pierre Gasly	1.22,545		
18.	Esteban Ocon	1.22,548		
19.	Kevin Magnussen	1.22,592		
20.	Lance Stroll	1.22,860		

STATISTIK DES WOCHENENDES

10

Max Verstappen feiert Sieg Nummer 10 in Folge, Red Bull Sieg Nummer 15 – beides sind zuvor unerreichte Werte. Zum ersten Mal hat ein Fahrer dazu die vier Klassiker in Monaco, Silverstone, Spa-Francorchamps und Monza in einer Saison gewonnen. Weil durch den Tsunoda-Defekt zwei Runden verloren gingen, konnte sich der Monza-Grand-Prix als kürzestes Rennen (ohne rote Flagge) aller Zeiten in die Geschichtsbücher eintragen. Verstappen war bei seinem Monza-Sieg 38,695 Sekunden schneller als Michael Schumacher 2003.

Wir sind schon gespannt, wie Verstappen Sieg Nr. 11 anzeigt

RENN-TICKER

EINFÜHRUNGSRUNDE
Tsunoda rollt nach der Ascari-Schikane mit einem Motorproblem aus. Der Start muss abgebrochen werden.

START
Im zweiten Anlauf geht alles gut. Sainz verteidigt die Führung vor Verstappen und Leclerc. Hülkenberg schiebt sich auf Rang 10 nach vorn.

RUNDE 14
Pérez attackiert Russell, kürzt dabei aber die Schikane ab. Er muss den Mercedes wieder vorbeilassen. Zwei Runden später gelingt das Manöver dann sauber.

RUNDE 15
Ein Verbremser vor Kurve 1 beendet den Verteidigungskampf von Carlos Sainz. Der Ferrari verliert am Ausgang der Schikane an Traktion. Verstappen greift außen in der Curva Grande an und zieht beim Anbremsen von Kurve 4 vorbei.

RUNDE 24
Piastri trifft nach dem Boxenstopp in der ersten Kurve mit Norris zusammen, der eine Runde zuvor beim Service war. Beide Autos touchieren sich mit den Reifen.

RUNDE 31
Pérez macht Jagd auf die Ferrari. In Runde 31 ist Leclerc fällig, in Runde 45 dann auch auch Sainz im dritten Anlauf.

RUNDE 40
Bei der Attacke auf Piastri drückt Hamilton den McLaren in die Wiese. Dabei bricht der Frontflügel des Rookies.

RUNDE 44
Hamilton geht am zweiten McLaren von Norris vorbei, zwei Umläufe später ist auch Albon fällig.

RUNDE 46
Kaum ist Pérez vorbei an Sainz, bläst auch Leclerc zum Angriff. Beide Ferrari verbremsen sich mehrfach. Es kommt sogar zum Kontakt.

RUNDE 51
Verstappen rollt 6,0 Sekunden vor Pérez ins Ziel. Die beiden Ferrari trennen dahinter nur 18 Hundertstel.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,57
In Monza musste Verstappen um den Sieg kämpfen. Er bewies, dass er mit Druck umgehen kann und Geduld hat. Einziger Makel: Die Pole-Position ging an Sainz.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 7,07
Endlich mal wieder eine starke Leistung von Pérez. Mit dem fünften Startplatz machte er sich das Leben schwerer als nötig, aber die Aufholjagd im Rennen überzeugte.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,57
Diesmal stand Leclerc im Schatten von Sainz. Er verlor in der Qualifikation und im Rennen. Der finale Angriff auf Sainz war unterhaltsam aber unnötig.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 7,64
Mehr konnte man von Sainz nicht verlangen. Neben Pole-Position und 14 Führungsrunden lieferte er 51 Runden lang eine Verteidigungsschlacht ab und wurde trotzdem Dritter.

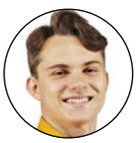
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,79
Viel mehr als Startplatz 4 und der fünfte Rang im Rennen war nicht drin. Red Bull und Ferrari hatten die schnelleren Autos. Die Strafe im Duell gegen Ocon war vermeidbar.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,93
In der Qualifikation kaufte ihm Russell den Schneid ab. Die Aufholjagd war gut, die Kollision mit Piastri weniger. Immerhin sah Hamilton seine Schuld sofort ein.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,64
Der Alpine gab nicht mehr her. Im Q1 war schon Schluss, drei Tausendstel hinter Gasly. Auch im Rennen konnte Ocon nicht glänzen. Als die Lenkung Ärger machte, gab er auf.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,57
Gleiches Schicksal wie Ocon. Auf der Power-Strecke von Monza sind 30 PS weniger ein Handicap. Gasly zog frustriert Bilanz: „Platz 15 war unser Maximum."

Lando Norris – McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,64
Norris hatte an Piastris Hochform zu knabbern. Das Qualifying-Duell ging knapp verloren. Im Rennen kam er nur vorbei, weil ihm McLaren den früheren Boxenstopp gab.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,21
Piastri verkürzte im Quali-Duell auf 3:11. Auch im Rennen lag er vor Norris, bis McLarens Strategen die Reihenfolge änderten. Die Kollision mit Hamilton kostete Punkte.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 5,71
Bottas ist aus seiner Lethargie aufgewacht. In der Qualifikation schaffte er es ins Q2, im Rennen dank Alternativtaktik und zwei Überholmanövern in die Punkteränge.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 5,57
Der Chinese blieb unauffällig. Das Q2 verpasste er um 47 Tausendstel. Mit der gleichen Strategie wie 16 Kollegen war der Kampf um WM-Punkte aussichtslos.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 8,86
Keine Fehler, konstante Runden, aber zu langsam. Aston Martin scheiterte an den schnellen Kurven. Alonso musste um Platz 9 mehr kämpfen als um Rang 2 in Zandvoort.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 05/10 – Ø 6,71
Ohne Trainingsrunden am Freitag war es schwierig, ein heikles Auto ins Q2 oder Q3 zu bringen. Auch im Rennen konnte Stroll kaum Boden gutmachen. Er hat zurzeit kein Glück.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 04/10 – Ø 5,93
Der Haas mag keine schnellen Strecken. Prompt flog Magnussen im Q1 raus und krebste auch im Rennen am Ende des Feldes herum. Ein Wochenende zum Vergessen.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,64
Den Aufstieg ins Q2 hatte Haas Hülkenberg zu verdanken. Doch im Rennen traten alle Befürchtungen ein. Das Auto war schlecht ausbalanciert und fraß seine Reifen.

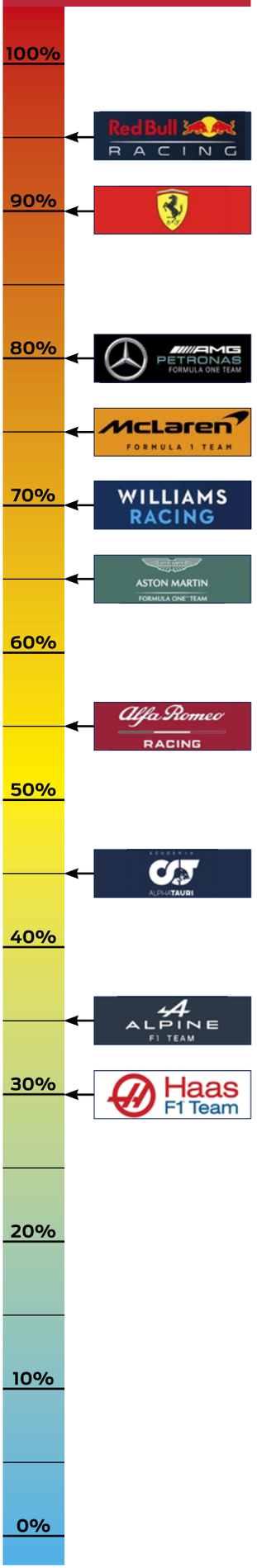
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,07
Der Japaner überzeugte am Samstag. Fast hätte er den Sprung ins Q3 geschafft. Das Rennen war schon in der Formationsrunde beendet. Ein Motordefekt stoppte Tsunoda.

Liam Lawson – Scuderia Alpha Tauri
Note: 09/10 – Ø 7,50
Wenn sich Lawson weiter so steigert, macht er bald Ricciardo Konkurrenz. Wieder ein fehlerloses Rennen, bei dem nur 6,5 Sekunden auf Punkte fehlten. Trotz zwei Boxenstopps.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 10/10 – Ø 7,79
Dieser Albon stünde jedem Topteam gut zu Gesicht. Er holt 100 Prozent aus seinen Chancen heraus. Albon verteidigte sich auf Uralt-Reifen erfolgreich gegen zwei McLaren.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 5,00
Bis Runde 42 kämpfte Sargeant um seine ersten WM-Punkte. Doch seine Reifen hatten schon zu stark gelitten. In neun Runden verlor der Amerikaner noch drei Plätze.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

10 000 BÄUME ZERSTÖRT

Jahrzehntelang kämpften Umweltschützer um jeden Baum im Königlichen Park von Monza. Im Juli fegten innerhalb von drei Tagen zwei Unwetter über die Rennstrecke hinweg. Das traurige Ergebnis: Der Sturm und die Fluten knickten in dem riesigen Park 10 000 Bäume um.

VERSTAPPEN MIT NORRIS

In Monza wurde darüber diskutiert, ob Max Verstappen mehr Gegenwehr bekommen würde, wenn er seinen Kumpel Lando Norris als Teamkollegen hätte. „Er hat einen langfristigen Vertrag mit McLaren unterschrieben. Das war von seiner Seite nicht sehr schlau“, scherzte Verstappen. Norris konterte: „Ich habe ihn schon zu McLaren eingeladen. Er ist hier immer willkommen.“

NUR EIN BLINDDARM

Vor zwölf Monaten musste Alexander Albon beim GP Italien pausieren, weil sich der Blinddarm meldete. Für den Thailänder war es ein Déjà-vu: „Ich bin im gleichen Hotel und im gleichen Zimmer wie im letzten Jahr. Als ich im Bett lag, habe ich mich daran erinnert, wie ich letztes Jahr mit Schmerzen aufgewacht bin. Das hat ein kleines Trauma hinterlassen. Ich habe deshalb das Zimmer gewechselt. Zum Glück ist der Blinddarm jetzt raus und das Thema beendet.“

KEINE EILE MIT VERTRAG

Charles Leclerc hat keine Eile bei seinen Vertragsgesprächen mit Ferrari: „Wir haben im Moment andere Probleme. Zuerst müssen wir unser Auto ans Laufen bringen. Ich habe noch anderthalb Jahre Zeit, schätze aber, dass wir im Winter anfangen zu sprechen. Jeder weiß, dass es mein Traum ist, mit Ferrari Weltmeister zu werden.“

WILHELM

Neuer Leclerc-Vertrag im Winter?

ZU HART GEFEDERT

Die Groundeffect-Autos sind härter gefedert als jede Generation von Fahrzeugen davor. Carlos Sainz und Lando Norris warnen, dass die harten Schläge von der Straße starke Rückenschmerzen verursachen. Charles Leclerc und Sergio Pérez dagegen meinen: „Wir haben keine Schmerzen. Zum Glück sind wir da unempfindlich.“ Auch der lange Nico Hülkenberg braucht im Moment noch keine Rückentherapie: „Jeder Körper ist anders gebaut. Den einen erwischt es mehr als den anderen. Ich hätte trotzdem nichts dagegen, wenn die Autos etwas komfortabler wären. Dann könntest du auch andere Linien fahren. Manchmal musst du Randsteine auslassen, weil sie Unruhe ins Auto bringen.“

RICCIARDO-ERSATZ

Mit seiner Verletzung fällt Daniel Ricciardo auch für das Red-Bull-F1-Spektakel auf der Nordschleife (09.09.) aus. „Ich würde gerne für ihn einspringen“, erklärte Verstappen. „Aber sie erlauben es mir leider nicht. Sie wissen, dass ich bei der Gelegenheit richtig Gas geben würde.“

AM FUNK ZU EMOTIONAL

Nach der falschen Taktik hatte Lando Norris seinen Ingenieur in Zandvoort am Funk angefaucht: „Bist du dumm?“ Im Nachhinein tat ihm der Ausbruch leid: „Ich höre mich am Funk manchmal wie ein Idiot an. Ich will eigentlich relaxt sein, bin aber leider oft zu emotional.“

WILHELM

Norris hört sich nicht gern am Funk

KOMMENTAR

Bei Williams passiert etwas. Man spürt förmlich, dass sich dieses Team gerade selbst aus dem Sumpf zieht, in den es ab 2019 geraten war. In den vergangenen vier Jahren belegte der Traditionsrennstall drei Mal den letzten Platz. Claire Williams verwaltete das Erbe ihres Vaters mehr schlecht als recht, und unter ihrem Nachfolger Jost Capito wurde es nicht viel besser. Es ist natürlich schwer, die Wende zu schaffen, wenn Sponsoren fehlen, gutes Personal abgewandert ist und die Werkzeuge auf einem alten Stand sind. Irgendwie hatte man trotzdem das Gefühl, dass sich Williams mit seinem Schicksal abgefunden und das Kämpfen verlernt hatte. Das hat sich grundlegend geändert, seit James Vowles die Leitung des Teams übernommen hat. Der ehemalige Chefstratege von Mercedes hat einen Plan. Und er zieht ihn mit einer Dynamik durch, die alle im Team mitreißt. Vowles hat den Blick fürs Ganze, im Kleinen wie im Großen. Nehmen wir Zandvoort. Eine Anti-Williams-Strecke. Trotzdem schaffen es beide Fahrer ins Q3, und trotzdem holt Alexander Albon vier Punkte. Weil Williams sein Defizit an Abtrieb dadurch kompensiert, dass man sich darauf konzentriert, die Reifen zuverlässig in ihr Arbeitsfenster zu bringen. Das ist bei Mischbedingungen mehr wert als 20 Punkte Abtrieb. Auch bei der langfristigen Planung geht Vowles methodisch vor. Zuerst müssen neue Leute im Team für frischen Wind sorgen.

WILLIAMS

Dank James Vowles (r.) herrscht bei Williams wieder eine gute Stimmung

Vowles holte sich von Alpine den Technikchef Pat Fry. Und er wildert bei Red Bull. Mindestens acht Ingenieure sollen die Seiten wechseln. Gleichzeitig müssen die Werkzeuge besser werden. Das Geld dafür ist da, doch die Budgetdeckelung setzt Williams ein Limit. Die Konkurrenz will verhindern, dass es erhöht wird. Das widerspricht dem Anspruch der Formel 1, Chancengleichheit zu schaffen. Die FIA sollte bei Windkanal, Simulator, Prüfständen und Software Standards festlegen, bis zu denen jeder aufrüsten darf. Auch gegen der Widerstand gewisser Teams. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Mehr Chancengleichheit für alle Teams? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alles beim Alten

Mercedes hat die Verträge mit Lewis Hamilton und George Russell verlängert. Damit sind fast alle Plätze bei den Topteams bis 2025 belegt. Bewegung auf dem Transfermarkt gibt es nur in der zweiten Tabellenhälfte.

Von: **Michael Schmidt**

Es war nur eine Frage der Zeit. Lewis Hamilton hat sich wie immer ein bisschen geziert mit seiner Vertragsverlängerung bei Mercedes, doch es gab nie wirklich Zweifel daran, dass es passiert. Nur im Internet wurde bei Nachrichtenflaute wild spekuliert, ob er nicht doch zu Ferrari gehe. „Ich habe nie ernsthaft mit Ferrari gesprochen“, richtete Hamilton allen Spekulanten aus. Der 38-jährige Engländer ist ein Mercedes-Mann. Seit er 13 Jahre alt ist, trägt er den Stern auf der Brust. Dort wird er auch einmal nach seiner Karriere als Markenbotschafter auf Lebzeiten enden.

Vertragsabschlüsse mit Hamilton sind immer eine zähe Angelegenheit. Der Superstar lässt sich gerne zweimal bitten. Es wird aus Prinzip um jeden Dollar und jede Marketing-Verpflichtung gefeilscht. George Russell ist da noch pflegeleicht. Auch er gehört zur Familie. Mercedes nahm ihn 2017 in seinen Fahrer-Pool auf, und Russell hat das Vertrauen mit Titeln in der GP3 und Formel 2 und nach drei Williams-Lehrjahren mit seinem ersten GP-Sieg in Brasilien 2022 zurückgezahlt. Der 25-Jährige hatte seine Verlängerung schon im Mai geklärt. Das blieb nur unter Verschluss, weil Mercedes seine Fahrerpaarung im Doppelpack verkünden wollte.

In Monza war es so weit. Hamilton und Russell haben um zwei Jahre bis 2025 verlängert. Am Ende des Reglement-Zyklus werden die beiden Engländer vier Jahre in einem Team zusammen gefahren sein. Hamilton wunderte sich über sein Durchhaltevermögen. „Vor ein paar Jahren hätte ich mir nicht vorstellen können, dass ich mit 40 noch Rennen fahre, aber ich spüre immer noch das gleiche Feuer in mir, das mich die ganze Zeit angetrieben hat, und ich habe immer noch das Gefühl, dass ich mich mit jedem Rennen verbessern kann.“

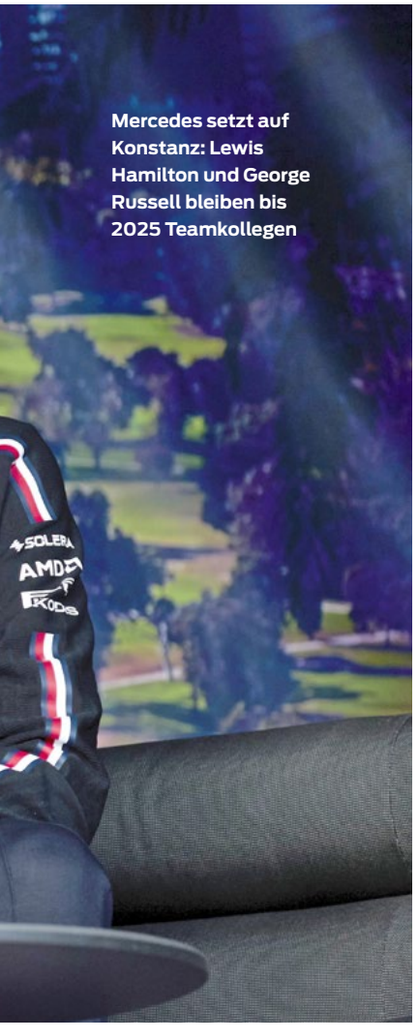
Win win für Mercedes

Für Team und Fahrer ist es eine Win-win-Situation. Hamilton und Russell hatten keine lohnenden Alternativen. Für 2024 waren alle Plätze bei den Topteams dicht. Beide wissen, was sie von ihrem Rennstall erwarten können. Mercedes zählt zu den Teams, denen man zutrauen muss, die Lücke zu Red Bull zu schließen. „Wenn nicht nächstes Jahr, dann übernächstes“, sagt Hamilton tapfer.

Wer einen Rückstand aufholen muss, der setzt besser auf Konstanz. George Russell sieht die Fortsetzung der Fahrerpaarung als ein Win-win-Geschäft für alle. „Zwischen Lewis und mir herrscht ein gesunder Wettbewerb, wir geben ein ähnliches Feedback vom Auto. Das hilft bei der Suche nach Fehlern. Ein Fahrerwechsel kann diese Dynamik verändern.“

Die Vertragsverlängerung ist auch ein Vertrauensbeweis an das Team. „Wenn Lewis den Glauben an das Team verloren hätte, hätte er mit all seinen Erfolgen im Rücken den Helm an den Nagel hängen können. Er hat es nicht getan. Das ist ein großer Antrieb für die ganze Fabrik“, lobt Russell. Hamilton spricht von einer unerledigten Aufgabe, die er am besten mit dem Team zu Ende bringt, das er in- und auswendig kennt. „Die Arbeit, die Meetings, die Pläne, die ich mit den Ingenieuren habe, überzeugen mich. Wir haben eine Bestandsaufnahme gemacht, wo wir stehen, welche Fehler wir gemacht und welche Entschei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Mercedes setzt auf Konstanz: Lewis Hamilton und George Russell bleiben bis 2025 Teamkollegen

MOTORSPORT IMAGES

„Es wird noch ein bisschen Zeit in Anspruch nehmen, bis wir wieder siegfähig sind. Aber ich nehme mir diese Zeit."

Lewis Hamilton

dungen wir getroffen haben und warum wir die schlechten kein zweites Mal treffen werden. Es ist ein gegenseitiges Vertrauen da, dass wir unsere Ziele erreichen werden."

Das Ziel liegt laut Hamilton auf der Hand. Es umzusetzen dagegen ist schwer. „Es wird ein bisschen Zeit in Anspruch nehmen, bis wir wieder siegfähig sind, aber ich nehme mir diese Zeit." Auch Russell ist optimistisch, dass Mercedes sich auf dem richtigen Weg befindet: „Diese Groundeffect-Autos verlangen den besten Kompromiss. Und der sieht auf jeder Rennstrecke anders aus. Die Autos funktionieren am besten, wenn man sie so nah wie möglich an der Straße fährt, doch damit handelst du dir Probleme wie Bouncing und zu wenig Federweg ein. Wenn du auf zu viel Komfort gehst, geht dir Abtrieb verloren. Wir haben lange bei diesem Kompromiss die falsche Richtung eingeschlagen, sind jetzt aber überzeugt davon, die Problematik verstanden zu haben."

Die Fortsetzung der Fahrerpaarung gibt Teamchef Toto Wolff Planungssicherheit: „Es war eine unkomplizierte Entscheidung. Wir haben die stärkste Fahrerpaarung im Feld, und beide Piloten spielen eine entscheidende Rolle im Team, um uns voranzubringen. Die Stärke und Stabilität, die sie bieten, bilden wichtige Bausteine für unseren künftigen Erfolg." Jetzt liegt der Ball bei den Ingenieuren. Die Aufholjagd von Mercedes verläuft bislang schleppend. Es sind eher Trippelschritte als der große Sprung. Dass es ihn gibt, haben Aston Martin und McLaren gezeigt.

Sieben Teams für 2024 fix

Mit der Bestätigung der Fahrer bei Mercedes stehen sieben von zehn Teams für 2024 schon fest. Auch bei Red Bull, Ferrari, McLaren, Aston Martin, Alpine und Haas bleibt alles beim Alten. Alpha Tauri wird voraussichtlich mit Daniel Ricciardo und Yuki Tsunoda antreten, doch dieses Team kann auch eine Wundertüte sein. Die Fahrerpolitik bestimmt Red Bull.

So gibt es nur noch bei Sauber und Williams offene Plätze. Um die streiten sich Guanyu Zhou, Felipe Drugovich, Logan Sargeant, Mick Schumacher, Théo Pourchaire, Frederik Vesti und vielleicht Victor Martins, der bei Alpine unter Vertrag ist. Bei beiden Teams kann die Mitgift eine Rolle spielen. Zhou hat privates Geld, Drugovich die Unterstützung einer brasilianischen Bank. Für Mick Schumacher sprechen zwei Jahre Formel-1-Erfahrung und die Ausbildung bei Mercedes als Simulatorfahrer.

Die Kandidaten aus der aktuellen Formel 2 haben nicht überzeugt. Keiner zeigt überragenden Speed oder Konstanz. Die Fehlerquote ist hoch. Man hat den Eindruck, als wolle keiner Meister werden. Ein Talent wie Oscar Piastri sucht man vergebens. Rookies werden sich in Zukunft generell schwertun. Das Feld in der Formel 1 liegt so eng zusammen, dass ein Zehntel den Unterschied von fünf Plätzen ausmachen kann. „Da nehmen die Teams lieber erfahrene Piloten als Neulinge. Sie machen weniger Fehler", stellt Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost fest.

Auch 2025 wird sich bei den Topteams nicht viel bewegen. Charles Leclerc lässt Ferrari zwar wissen, dass er mit Vertragsgesprächen keine Eile hat, doch den einzigen freien Platz bei den Topteams in zwei Jahren hat Red Bull anzubieten. Ende 2024 läuft der Vertrag von Sergio Pérez aus. Red Bull wird seinem Superstar Max Verstappen eher einen Fahrer aus den eigenen Reihen an die Seite stellen, als ihn mit Leclerc zu verärgern. In der zweiten Tabellenhälfte dagegen wird es 2025 viel Bewegung geben. Alpine, Sauber, Haas, Williams und Alpha Tauri müssen sich für das neue Reglement 2026 fit machen. Auch da ist der Faktor Erfahrung ein Bonus. Nico Hülkenberg könnte davon profitieren. Er steht bei Audi hoch im Kurs. ■

RED BULL

Trotz großem Rückstand fährt Pérez auch 2024 an Verstappens Seite

ALFA ROMEO

Laut Guanyu Zhou sind nur noch Details seines Vertrags für 2024 zu klären

WILHELM

Mick Schumachers letzte Chance ist das Sargeant-Cockpit bei Williams

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Neue Flügel-Regel

Die FIA hat an die Teams die Technische Direktive 18 verschickt, in der das Verbiegen des Front- und Heckflügels ab dem GP Singapur neu definiert wird. Die meisten Teams behaupten, dass sie das nicht betrifft.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist eine unendliche Geschichte in der Formel 1. Flügel verbiegen sich, sobald die physikalischen Kräfte groß genug sind. Dieses Verbiegen ist gewollt und genau vorausberechnet. Die FIA hat bei ihren Checks den ein oder anderen Fall entdeckt, bei dem Teams zu weit gegangen sind. Angeblich Aston Martin beim Frontflügel und Alpine beim Heckflügel. Bei Aston Martin soll der Frontflügel am Ansatz zur Nase zu stark rotiert haben. Alpines Wackel-Heckflügel beunruhigte die Konkurrenten in Montreal.

Die TD18 soll mit den Spielchen aufräumen. Sie tritt ab dem GP Singapur in Kraft. Red Bull, Ferrari und McLaren behaupten, dass sie nicht betroffen sind. „Wir haben bei anderen Teams Nasen aus Gummi gesehen. Das wird es ab Singapur nicht mehr geben", behauptet Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Kollege Andrea Stella von McLaren meint: „Es muss einen Grund für die TD geben. Wenn die FIA darauf reagiert, ist das willkommen." ■

WILHELM

Welche Autos sind von der Technik-Direktive negativ betroffen?

Formel 1

Andrettis Trumpfkarte

Gute Nachrichten für Andretti Autosport: Die FIA will dem US-Rennstall offenbar die Lizenz erteilen. Die Formel 1 kann Andretti noch ablehnen, doch eine EU-Direktive aus dem Jahr 2000 könnte für Andretti zur Trumpfkarte werden.

Von: **Michael Schmidt**

Bis Ende September soll Klarheit herrschen. Dann will die FIA bekannt geben, welche Antragsteller für einen Platz im Formel-1-Feld die Lizenz bekommen. Gerüchte sagen, dass nur Andretti Autosport mit Motorenpartner GM den Zuschlag erhält. Der US-Rennstall hat offenbar alle Kriterien zur Zufriedenheit erfüllt. Er kann nachweisen, dass er die Strukturen, Ressourcen, das Budget und das Personal hat, das einen Einsatz auf einem wettbewerbsfähigen Niveau ermöglicht, und er hat auch den Nachhaltigkeitscheck bestanden. Bis 2030 sollen alle Teams klimaneutral arbeiten.

Die FIA muss schon gute Gründe finden, um einen Bewerber abzulehnen. Eine EU-Direktive aus dem Jahr 2000 schützt Antragsteller, sofern ihr Projekt seriös ist. In Artikel 2 steht, dass die Teilnahme eines Teams nicht verhindert oder behindert werden kann, es sei denn, es gibt Sicherheitsbedenken oder die berechtigte Sorge, dass damit ein fairer und ordnungsgemäßer Ablauf gefährdet sei. Diesen Strick kann man Andretti offenbar nicht drehen. Und wenn es die FIA nicht kann, wird sich auch die Formel 1 schwer tun. Die Rechteinhaber sind zwar Amerikaner, doch die Formel 1 ist eine FIA-Meisterschaft. Der Verband residiert in Paris. Selbst wenn die Formel 1 die FIA ausklinkt, ist nichts gewonnen. Neun Rennen finden in Europa statt. Man müsste sie dann streichen. ■

XPB

Die FIA wird Michael Andrettis Team offenbar die Tür zur Formel 1 öffnen

NACHRICHTEN

PAUSE BIS KATAR

Daniel Ricciardo trägt die in Zandvoort verletzte linke Hand in Gips. Es handelt sich offenbar um einen komplizierten Spiralbruch des Mittelhandknochens. Die Ärzte haben dem Australier zu einer sechswöchigen Pause geraten. Damit wäre er in Katar wieder einsatzbereit. Red Bull-Sportchef Helmut Marko bedauert: „Ausgerechnet die nächsten beiden Rennen in Singapur und Suzuka sind für die Hand am schwierigsten."

ERSATZ VOM ERSATZ

Nach seiner Verletzung wurde Ricciardo durch Liam Lawson ersetzt. Doch wer ist Ersatzpilot für den Ersatzpiloten? Laut Marko würde Lawson aufrücken, sollte einer der Red-Bull-Piloten ausfallen. Bei Alpha Tauri würde dann F2-Pilot Isack Hadjar einspringen. Der 18-jährige Franzose besitzt eine Superlizenz.

HAMILTON NEIDISCH?

Lewis Hamilton überraschte in Monza mit der Aussage, dass die Erfolge von Max Verstappen auch dadurch begünstigt wurden, dass der Holländer schlechtere Teamkollegen als er selbst hatte. Verstappen keilte zurück: „Vielleicht ist er ein bisschen neidisch? Oder er kann nicht damit umgehen, dass er jetzt nicht mehr so erfolgreich ist."

MERCEDES-AUFSTEIGER

Italienische Medien berichten, dass Mercedes-Supertalent Andrea Kimi Antonelli 2024 direkt von der Formel Regional in die Formel 2 aufsteigen wird. Toto Wolff wollte das nicht bestätigen. „Wir warten jetzt erst mal das Saisonende ab, dann werden wir eine Entscheidung treffen."

MASSA MACHT SICH RAR

Felipe Massa verzichtete auf den Besuch im Fahrerlager von Monza. Solange der Rechtsstreit um die Saison 2008 im Hintergrund schwelt, will er seine Aufgaben als F1-Botschafter ruhen lassen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Théo Pourchaire hält nach dem F2-Wochenende in Monza alle Meisterschafts-Trümpfe in der Hand

XPB

Théo kurz vor Titel

Safety-Car-Phasen prägten das Formel-2-Wochenende in Monza. Während Frederik Vesti im Sprint siegte, gewann Teamkollege Oliver Bearman das Hauptrennen. Im Meisterschaftskampf fiel eine Vorentscheidung.

Von: **Joel Lischka**

Théo Pourchaire kann nach dem Wochenende in Monza den Sekt kalt stellen. Der Franzose baute seinen Vorsprung in der Meisterschaft auf 24 Zähler aus. Den Grundstein legte der Sauber-Junior bereits im Qualifying, als er die beste Zeit fuhr. Ralph Boschung startete im Sprint wegen Reversed Grid von Rang 1. Neben ihm stand Richard Verschoor. Von Platz 3 begann Pourchaires Verfolger Frederik Vesti das erste Rennen.

Boschung verbremste sich beim Start kapital und verrauchte die Pirelli-Pneus. Er sortierte sich zwar auf Rang 4 wieder ein, doch die Reifen waren hinüber. Vesti schnappte sich vor der zweiten Schikane Verschoor und führte. Weiter hinten hatte Zane Maloney Amaury Cordeel in der Ascari-Passage umgedreht. Die Rennleitung schickte das Safety Car auf die Strecke.

Vesti behielt nach dem Restart die Führung. Roy Nissany löste die nächste Safety-Car-Phase aus. Der Israeli hatte nach einem Kontakt mit Juan Manuel Correa in der Variante della Roggia die Kontrolle über seinen Renner verloren und ihn dann auf der Strecke abgewürgt. Vesti gewann auch den zweiten Restart sowie das Rennen vor Victor Martins und Verschoor. Pourchaire beendete den Sprint nach einigen starken Manövern auf Platz 4.

Vesti wie einst Häkkinen

Am Sonntag hatte der ART-Mann nur kurz die Führung inne. Oliver Bearman kassierte den 20-Jährigen vor der della Roggia. Dahinter kam es zur Vorentscheidung um den Titel: Frederik Vesti wollte nach einem guten Start Roman Stanek überholen. Doch der Tscheche drückte den Dänen ausgangs der Variante della Roggia auf das feuchte Gras. Der Mercedes-Junior verlor die Kontrolle über seinen Prema-Renner und schlug in die Leitplanke ein. Der Frust war groß bei Vesti: Stanek habe ihm keinen Platz gelassen schimpfte der 21-Jährige. Anschließend saß er wie ein Häufchen Elend neben der Strecke. Erinnerungen an Mika Häkkinens Weinkrampf 1999 wurden wach, als der Finne in der ersten Schikane seinen McLaren im Kies versenkte.

Pourchaire fuhr danach clever. Der Tabellenführer leistete sich in dem von fünf Safety-Car-Phasen geprägten Rennen keinen Fehler und nistete sich hinter Bearman ein, der seinen vierten Sieg feierte. Lediglich Ayumu Iwasa überrumpelte den ART-Mann mit einem starken Manöver und schob sich auf Rang 2. Im Anschluss zeigte sich Pourchaire zufrieden: „Ich bin froh, diesen komfortablen Vorsprung in der Meisterschaft zu haben. Wir haben noch nichts gewonnen, aber es ist ein großer Tag für die Meisterschaft, also bin ich glücklich."

Glimpflich verlief der Unfall von Zane Maloney. Roy Nissany schoss den Red-Bull-Junior auf der Start- und Zielgeraden ab. Maloney schlug heftig in die Mauer ein. Der Barbadier blieb unverletzt. Das Saisonfinale der Formel 2 findet vom 24. bis 26. November in Abu Dhabi statt. ■

XPB

Frederik Vesti freute sich samstags über den Sprintsieg

XPB

Oliver Bearman gewann das Chaosrennen am Sonntag

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	40.18,006 min
2.	Victor Martins	+ 0,556 s
3.	Richard Verschoor	+ 0,996 s
4.	Théo Pourchaire	+ 1,754 s
5.	Kush Maini	+ 3,939 s
6.	Oliver Bearman	+ 6,372 s
7.	Arthur Leclerc	+ 7,202 s
8.	Roman Stanek	+ 8,709 s
9.	Jack Doohan	+ 9,428 s
10.	Clément Novalak	+ 10,155 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oliver Bearman	1:03.50,518 h
2.	Ayumu Iwasa	+ 0,258 s
3.	Théo Pourchaire	+ 0,426 s
4.	Enzo Fittipaldi	+ 0,906 s
5.	Dennis Hauger	+ 1,167 s
6.	Jack Doohan	+ 1,587 s
7.	Jehan Daruvala	+ 3,033 s
8.	Amaury Cordeel	+ 3,361 s
9.	Ralph Boschung	+ 3,532 s
10.	Roman Stanek	+ 3,915 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	190
2.	Frederik Vesti	166
3.	Ayumu Iwasa	152
4.	Jack Doohan	138
5.	Victor Martins	131

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Frontflügel, Leitbleche, Motorabdeckung, Heckflügel: Die Ähnlichkeiten mit der Formel 1 sind unverkennbar

FIA FORMULA 2

Das kleine Formel-1-Auto

Die Formel 2 hat in Monza ihr neues Auto für die Jahre 2024 bis 2026 vorgestellt. Die nächste Generation lehnt sich stärker an der Formel 1 an. Optisch fällt besonders der Heckflügel auf, der ein effizienteres DRS für noch mehr Renn-Action verspricht.

Von: **Andreas Haupt**

Der neue Rennwagen der Formel 2 sieht aus wie ein kleineres Formel-1-Auto. Das beginnt beim Design des Frontflügels, dessen Endplatten nun konsequent aus dem Hauptblatt herauswachsen. Setzt sich fort über die Leitbleche und Kanäle vor dem Seitenkasten. Und endet mit einem geschwungenen Heckflügel im Formel-1-Stil.

Der erneuerte Abtriebsspender im Heck stellt den Flap fast schon aufrecht in den Wind. Das erhöht bei geschlossenem Zustand den Luftwiderstand, hat aber den Vorteil eines größeren DRS-Effekts beim Flachstellen. Der Verfolger profitiert dann von einem höheren Geschwindigkeitszuwachs auf den Geraden – und kann in der Theorie besser überholen. Auch soll der neue Flügel weniger schädliche Luft auf das hintere Auto abstrahlen. Dadurch können die Verfolger dichter aufschließen. Zu diesem Zweck gestalten die Serien-Techniker den Frontflügel zudem aerodynamisch robuster.

Die Nachwuchsserie steht schon heute für Zweikämpfe und ereignisreiche Rennen. Künftig soll der Action-Faktor noch ein bisschen höher ausfallen. Das neue Formel-2-Auto löst im kommenden Jahr das alte ab und fährt bis einschließlich 2026.

Mehr Sicherheit und länger

Ein Wechsel der Fahrzeuggeneration öffnet das Fenster für mehr Sicherheit. Rückschlüsse aus vergangenen Unfällen können leichter umgesetzt und neue Features besser eingeflochten werden. Zum besseren Schutz für Fahrer und Fahrerinnen absorbiert die Nase bei einem Aufprall mehr Energie. Das Chassis verstärken die Techniker im vorderen Bereich und an den Seitenwänden. Sie ziehen vorn zudem eine Platte ein. Diese soll verhindern, dass sich Gegenstände durch die Sicherheitszelle bohren. Der Überrollbügel hält nun höheren Kräften stand.

Mehr Sicherheit geht prinzipiell ins Gewicht. Noch schweigt die Formel 2 darüber, was der neue Rennwagen wiegt. Der Vorgänger hat ein Mindestgewicht von 755 Kilogramm inklusive Fahrer. Man darf davon ausgehen, dass das neue Auto schwerer ausfällt. Trotzdem sei es schneller, beschwören die Serienmacher.

> Sicherheit, Aussehen, Systeme, Performance, Nachhaltigkeit und Zugang: Die Formel 2 rückt näher an die F1.

Die neue Generation wächst in der Länge um sechs Zentimeter – von 5,224 auf 5,284 Meter. Bei Breite (1,90 m), Höhe (1,097 m) und Radstand (3,135 m) bleibt alles beim Alten. Das gilt außerdem für den Antriebsstrang. „Ein großer Fokus lag auf den Kosten. Deshalb haben wir Motor und Getriebe sowie einige Teile vom alten Fahrzeug übernommen. Wir haben sichergestellt, dass weiterhin zwölf Personen für den operativen Betrieb ausreichen“, erzählt Serienchef Bruno Michel. Der 3,4 Liter große Turbo-Sechszylinder leistet 628 PS bei 8750 Touren und erzeugt ein maximales Drehmoment von 570 Newtonmetern bei 6000 Umdrehungen der Kurbelwelle.

MSA

Fürs Überholen: Der neue Flügel soll ein effizienteres DRS ermöglichen

Von 1,50 bis 1,98 Meter

Von oben nach unten: Design sowie Fahrzeugphilosophie greifen von der Formel 1 auf die Formel 2 über. In anderen Bereichen war der Nachwuchs der Königsklasse voraus. Die F2 führte die 18-Zoll-Räder früher ein. Und ihre Motoren laufen bereits seit dieser Saison mit Kraftstoffen, die zu 55 Prozent nachhaltig sind. Partner Aramco bleibt 2024 bei seiner Bio-Basis, ehe man im Jahr darauf auf synthetisches Benzin umstellt. Zu 100 Prozent kommt der Sprit für die Formel 2 ab 2027 aus dem Labor.

Nachhaltigkeit und Diversität: Das neue Auto bringt Fahrer und Fahrerinnen mit einer Körpergröße zwischen 1,50 und 1,98 Meter problemlos unter. Gelenkt wird weiter ohne Servounterstützung, doch die Lenkkräfte sollen geringer ausfallen. Den Shakedown absolvierte der neue F2-Rennwagen im Juli mit Tatiana Calderón am Steuer. Jetzt folgt die intensive Testphase auf verschiedenen Rennstrecken. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der neue Meister: Gabriel Bortoleto krönte sich in Monza zum Champion der Formel 3

XPB

Krönung in Boxengasse

MP Motorsport feierte beim Formel-3-Finale in Monza zwei Siege: im Sprint dank Franco Colapinto, im Hauptrennen mit Jonny Edgar. Der neue Meister, Gabriel Bortoleto, stand bereits nach der Qualifikation fest.

Von: **Andreas Haupt**

Das letzte Rennwochenende der Formel-3-Saison war ein kurioses. Sowohl in der Qualifikation als auch in den beiden Rennen ereigneten sich zahlreiche Zwischen- und Unfälle. Allein im Qualifying zückte die Rennleitung dreimal die rote Flagge. Die letzte Unterbrechung löste der Pole-Setter selbst aus. Der Deutsch-Däne Oliver Goethe flog nach Bestzeit ab, was ein vorzeitiges Ende für die Zeitenjagd bedeutete.

Trident-Pilot Goethe sicherte sich nicht nur den besten Startplatz für das Hauptrennen. Er nahm gleichzeitig die zwei Extra-Punkte vom Tisch, welche die Formel 3 an den Pole-Setter ausschüttet. Ganz zur Freude seines Teamkollegen Gabriel Bortoleto. Der 18-jährige Brasilianer war mit einem Vorsprung von 38 Punkten zum F3-Finale angereist. Nach der Qualifikation stand sein Titelgewinn fest. Trident jubelte doppelt in der Boxengasse.

Für einen dritten Saisonsieg reichte es Bortoleto nicht mehr, wenigstens aber für ein weiteres Podest. Für die Show waren die anderen zuständig. Franco Colapinto balgte sich mit Mari Boya um den Erfolg im Rennen über 18 Runden. Die beiden tauschten gleich viermal die Spitzenposition aus. Das entscheidende Manöver setzte Colapinto im 13. Umlauf. Danach gelang es dem Argentinier, eine Lücke aufzureißen, um den Windschatten zu brechen. Für Colapinto war es der vierte Sieg in der Formel-3-Meisterschaft. Boya trat in der Schlussrunde noch den zweiten Rang an den neuen Meister ab. Gegen Rennmitte hatte ein Funkspruch von Bortoleto für Belustigung gesorgt: „Lass mich in Ruhe. Ich weiß, was ich tue“, antwortete er seinem Renningenieur, der ihn zum Reifenmanagement aufgefordert hatte. Das erinnerte an Kimi Räikkönen.

Edgar mit erstem Sieg

Im Hauptrennen triumphierte einer, der tags zuvor früh aus dem Rennen gerissen worden war. Am Sprintstart hatte Caio Collet dem Renner von Paul Aron einen Hinterreifen aufgeschlitzt. Der Prema-Pilot verlor daraufhin die Kontrolle und räumte Jonny Edgar sowie Josep María Martí ab.

Am Sonntag zog Edgar das Glück auf seine Seite. Der Brite lieferte sich dabei mit Collet einige sehenswerte Zweikämpfe. Vier Safety-Car-Phasen unterbrachen den Rennfluss, raubten Edgar aber nicht den Rhythmus. Er siegte erstmals in der Formel 3. Goethe hatte Pech. Ein Technikdefekt verhinderte seinen Start. Sophia Flörsch belegte beim Finale ihrer F3-Comeback-Saison die Plätze 13 und 16. ■

XPB

Sieger im Sprint: Williams-Nachwuchs Colapinto

XPB

Sieger im Hauptlauf: Jonny Edgar für MP Motorsport

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Franco Colapinto	34.06,988 min
2.	Gabriel Bortoleto	+ 1,325 s
3.	Mari Boya	+ 2,118 s
4.	Taylor Barnard	+ 2,322 s
5.	Oliver Goethe	+ 8,012 s
6.	Gabriele Minì	+ 9,885 s
7.	Christian Mansell	+ 11,086 s
8.	Leonardo Fornaroli	+ 11,190 s
9.	Nikola Tsolov	+ 11,467 s
10.	Rafael Villagómez	+ 12,130 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jonny Edgar	47.05,178 min
2.	Zak O'Sullivan	+ 0,287 s
3.	Taylor Barnard	+ 0,825 s
4.	Caio Collet	+ 1,047 s
5.	Gabriel Bortoleto	+ 1,515 s
6.	Mari Boya	+ 1,945 s
7.	Paul Aron	+ 2,136 s
8.	Christian Mansell	+ 2,911 s
9.	Dino Beganovic	+ 3,383 s
10.	Rafael Villagómez	+ 3,692 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	164
2.	Zak O'Sullivan	119
3.	Paul Aron	112
4.	Franco Colapinto	110
5.	Josep María Martí	105

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

Wie in seiner ersten Titelsaison 2021 triumphierte Álex Palou in Portland, auch damals Dritter: Scott Dixon

Seine eigene Liga

Álex Palou ist zum zweiten Mal IndyCar-Champion. Der Chip-Ganassi-Pilot sicherte sich auf meisterliche Weise den vorletzten Saisonsieg in Portland und ließ seinem Teamkollegen Scott Dixon nicht den Hauch einer Titelchance. Während Chip Ganassi dem Spanier öffentlich die Treue schwor, hielt sich dieser vorerst bedeckt.

Von: **Philipp Körner**

Álex Palou ist nicht das, was man sich gemeinhin unter einem Motorsport-Star vorstellt. Wer den häufig strahlenden, fast jugendlich-naiven 26-Jährigen abseits des Cockpits beobachtet, kann kaum glauben, dass die IndyCar-Karriere des Spaniers schon jetzt die Flugbahn der ganz Großen erreicht hat. In seinen bisher 63 Starts sammelte er mit nun neun Triumphen mehr Siegerpokale als Will Power, Scott Dixon oder Michael Andretti im selben Statistikabschnitt. Obwohl Mario Andretti und A. J. Foyt deutlich häufiger jubeln konnten, überflügelt Palou sie in dieser Spanne bei den Top-10-Resultaten. Palou beweist erneut eindrucksvoll: Man muss nicht das Klischee eines verkopften oder impulsiven Fahrers erfüllen, um am Mount Rushmore des Rennsports zu meißeln. Auch wenn es zulasten der Popularität geht. „Natürlich sind Fernando Alonso und Carlos Sainz in Sachen Beliebtheit auf einem anderen Level in Spanien. Aber das ist okay. Ich bin lieber zweifacher IndyCar-Champion als Follower-Millionär auf Instagram."

Beim vorletzten Lauf in Portland wurde das Prinzip Palou geradezu prototypisch vorgeführt. Schon mit dem fünften Platz im Qualifying umging der Ganassi-Racer früh alle Fallstricke – und hielt sich Optionen offen. Die Pole-Position ging an Graham Rahal (RLL), der im Gegensatz zu seinen Konkurrenten in der Fast Six auf die Standard-Mischung setzte. „Am Freitag hatten wir Probleme mit den weichen Reifen. Deswegen haben wir uns einen neuen harten Satz für die Quali aufgespart, was sich ausgezahlt hat." Scott McLaughlin (Team Penske), Colton Herta (Andretti Autosport) und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) komplettierten die Top 5.

> „Bevor ich ins Auto gestiegen bin, sagte Chip Ganassi mir, ich solle die gute Startposition ins Ziel bringen. Ich erwiderte, dass er den Sieg will und ich alles dafür tun werde."
>
> Álex Palou

INDYCAR

Nach seinem Timing-Glück zuletzt hatte Scott Dixon dieses Mal Pech

Unbeliebte weiche Reifen

Die normalerweise für Eskapaden bekannte erste Kurve meinte es beim Start gut mit dem IndyCar-Feld. Zwar rauschten in Person von Josef Newgarden (Team Penske) und Kyle Kirkwood (Andretti Autosport) zwei Top-Fahrer nach einem Kontakt durch die Auslaufzone, aber beide spielten später noch größere Rollen. Das dort ausgebliebene Chaos wurde in den folgenden Kurven nachgeholt. Unter anderem zerstörte sich Romain Grosjean (Andretti Autosport) im überharten Mittelfeldgetümmel die Aufhängung. Ein Dreher von Penske-Pilot Will Power provozierte schließlich die erste Neutralisierung in Runde 3.

Mit der Wiederfreigabe verschob sich der Fokus auf die Strategien. Hier dominierte diesmal die Frage, wie lange man aus den weichen Reifen zumindest eine akzeptable Pace wringen kann. Auf ihnen waren unter anderem die besten drei der Quali – Rahal, McLaughlin und Herta – in den vorletzten Lauf gegangen. Das Ganassi-Duo Dixon und Palou war derweil die Speerspitze der

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Standard-Starter. Palou brachte sich dabei in eine besonders gute Ausgangslage, da er sich noch im Startgerangel auf Rang 3 vorgeschoben hatte. Das gab ihm die nötige Track-Position, um nach einem langen Auftakt-Stint auf die überraschend schwachen weichen Reifen zu wechseln. Dixon schob den obligatorischen Teil der Strategie hingegen in den dritten seiner final vier Stints.

Hilfe oder Manipulation?

Trotz einer misslichen Situation im Verkehr nach dem Tausch zurück auf die harten Reifen kristallisierte sich Palou zur Halbzeit als bester Sieganwärter heraus. Denn was zunächst wie ein zerfahrener, kurzer Abschnitt auf der weichen Option ausgesehen hatte, war eine gelungene Schadensbegrenzung. Unter anderem durch das Push-to-Pass konnte Palou ein solides Polster auf Dixon aufbauen. Bereits nach dem ersten Renndrittel tauchte hinter ihnen ein Pilot auf, der im Schlussspurt das Podium aufwirbelte. Der Schwede Felix Rosenqvist (McLaren) startete zwar nur auf elf, aber dafür auf den besseren harten Reifen.

Sein großer Glücksfall war die zweite und letzte Caution ab der 85. von 110 Runden. Die IndyCar wartete so lange, bis auch er gestoppt hatte, um das Feld nach einem Hinterbänklerdreher zusammenzuführen. Dadurch wurden Rosenqvist obendrauf die hakeligen Outlaps auf den Weichen erspart. Der auf Platz 3 abgerutschte Dixon zeterte: „Die glauben vielleicht, dass sie den Leuten damit helfen, aber in vielen Situationen zerstören sie durch dieses Abwarten mehr.“ Der Titelträger Álex Palou strahlte derweil in die Kameras und erzählte: „Bevor ich ins Auto gestiegen bin, sagte Chip mir, ich solle einfach die gute Startposition ins Ziel bringen. Ich erwiderte, dass er doch lieber den Sieg will und ich alles dafür tun werde.“ Ganassi hielt siegestrunken fest: „Álex Palou wird nächstes Jahr in unserem Auto sitzen, zweifelsohne.“ Nach dem großen Finale will Palou sich endlich zu seiner Vertragslage äußern. ■

INDYCAR

Der zweite Platz bringt Rosenqvist Argumente für Vertragsverhandlungen

INDYCAR

Palou-Strategie Barry Wanser pausiert wegen einer Krebstherapie

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 16. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	618
2.	Scott Dixon	527
3.	Josef Newgarden	470
4.	Patricio O’Ward	461
5.	Scott McLaughlin	448
6.	Marcus Ericsson	423
7.	Will Power	393
8.	Christian Lundgaard	362
9.	Alexander Rossi	349
10.	Colton Herta	348

INDYCAR, PORTLAND (OREGON)

16. von 17 Rennen; Renndistanz: 110 Runden (216,04 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	1:57.01,9814 h
2.	Felix Rosenqvist	McLaren-Chevrolet	+ 5,4353 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 8,0669 s
4.	Patricio O’Ward	McLaren-Chevrolet	+ 19,0572 s
5.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 21,0831 s
6.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 21,8799 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 30,5820 s
8.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 32,6211 s
9.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 33,0282 s
10.	Kyle Kirkwood	Andretti-Honda	+ 33,7836 s

INDYCAR

Saisonfinale in Laguna Seca (10.09.)

NACHRICHTEN

SILLY-SEASON-UPDATE

Im zeitlichen Umfeld des Portland-Grand-Prix trafen zwei Top-Teams große Entscheidungen. Zunächst gab Chip Ganassi Racing bekannt, dass Linus Lundqvist (Foto) die schwedische Lücke nach dem Ericsson-Abgang schließen wird. Der noch amtierende Indy-NXT-Champion hatte das dank Palou nun 15-fache Meisterteam durch die Auftritte bei MSR überzeugt. Romain Grosjean erklärte daraufhin, nicht zu Andretti Autosport zurückzukehren. Wie auch am Wochenende zu sehen war, ist die Beziehung zerrüttet. Michael Andretti erklärte, dass man noch prüfe, ob sein Team bei vier Autos bleibt. In den kommenden Wochen werden weitere namhafte Wechsel verkündet. Unter anderem arbeitet McLaren an einem Palou-Ersatz. Zudem berichten US-Quellen von einem möglichen Satelliten-Team-Deal.

INDYCAR

INDY NXT: FOSTER-SIEG

Das in der IndyCar ausgebliebene Drama in Kurve 1 gab es vorher in ihrer wichtigsten Nachwuchsserie. Sowohl der Indy-NXT-Tabellenführer Christian Rasmussen (HMD Motorsports) als auch sein größter Rivale Hunter McElrea (Andretti Autosport) wurden dort Opfer eines Dominoeffekts. McElrea verlor dadurch mehrere Runden und damit den Anschluss in der Meisterschaft. Dem Dänen Rasmussen kann trotz des Doppellaufs in Laguna Seca der Triumph kaum noch genommen werden. Der Sieg in Portland ging an den britischen Rookie Louis Foster (Andretti Autosport).

HISTORISCHER TITEL

In der dritthöchsten IndyCar-Nachwuchsliga USF Pro 2000 wurde am Wochenende Rennsport-Geschichte geschrieben. Myles Rowe (Pabst Racing) feierte als erster Afroamerikaner eine Formel-Meisterschaft. Der Protegé von Will Power und Roger Penske zeigte eine dominante Saison und sicherte sich vorzeitig den Titel. Dank einer Prämie in Höhe von 664 500 Dollar ist der Aufstieg in die Indy NXT bereits sicher. Deutsche Fans können sich zudem über das gute Abschneiden von Lirim Zendeli freuen. Er wurde in der Endabrechnung solider Fünfter.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTWC

Das AMG-Duo Marciello/Boguslavskiy siegte in Lauf 2 und verteidigt die Tabellenführung

Siege für Audi und AMG

Halbzeit im Sprint Cup: Beim dritten Event in Hockenheim teilten sich Audi und Mercedes die Siege. Der Meisterschaftskampf spitzt sich zu: Durch den Ausfall des AMG-Duos Marciello/Boguslavskiy im ersten Rennen konnten die Verfolger den Abstand etwas reduzieren.

Von: **Marcus Schurig**

Hockenheim ist normalerweise Audi-R8-Land – und diese These schien sich auch bei der GTWC voll und ganz zu bestätigen: Im ersten Qualifying lagen sieben (!) Audi auf den Plätzen 2 bis 8, geschlagen nur vom technisch baugleichen Lamborghini Huracán des VSR-Teams von Jordan Pepper und Franck Perera, die das Rennen von der Pole-Position in Angriff nahmen. Das Fahrerlager interpretierte das Quali-Ergebnis für Lauf 1 als BOP-Pleite, woraufhin der GTWC-Ausrichter SRO reagierte: Alle Audi R8 LMS mussten noch vor dem ersten Lauf am Samstag zehn Kilo zuladen.

Die zehn Kilo Zusatzgewicht ließen die Audi-Dominanz zwar etwas zerbröckeln, verhinderten aber nicht, dass die Bayern im badischen Motodrom trotzdem einen Doppelsieg in Lauf 1 feiern konnten: Das Tresor Orange 1-Duo Mattia Drudi und Ricardo Feller (#40) holte vor den Audi-Markenkollegen Frédéric Vervisch und Nicolas Baert (#12) den Sieg, womit sich das Audi-Duo Drudi/Feller nach vielen Problemen beim vorletzten Event in Misano wieder in den Meisterschaftskampf zurückzoomte und Platz 2 in der Meisterschaftswertung eroberte.

Audi top, Mercedes flop

Das hatte freilich auch mit dem Nuller der Meisterschaftsleader Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy zu tun: Der Russe musste das erste Rennen vom katastrophalen 28. Startplatz in Angriff nehmen und wurde direkt in Runde 5 Opfer einer Kettenreaktion: Boguslavskiy krachte seinem Vordermann ins Heck, nachdem sich vor den beiden Streithähnen ein Unfall ereignet hatte. Der Russe nahm das Debakel im Qualifying auf seine Kappe: „Ich kann mich beim Team nur entschuldigen, ich hatte am Samstag offensichtlich keinen sehr guten Tag."

Der Sieg für die Tresor Orange 1-Piloten Drudi und Feller gelang dank zwei blitzsauberen Überholmanövern auf der Strecke und trotz eines schlechten Boxenstopps. Startfahrer Feller folgte Jordan Pepper im VSR-Lambo wie ein Schatten und setzte kurz nach Öffnen des Boxenstoppfensters in Runde 14 das

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

1. RENNEN IN HOCKENHEIM (D)

Länge der Strecke: 4,574 km; **Renndistanz:** 34 Runden = 155,516 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	1:01.25,288 h
2.	Pro	#12	Baert/Vervisch	Come to you-Audi R8 GT3	+6,614 s
3.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+14,332 s
4.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+15,140 s
5.	Gold	#30	Williams/Krütten	WRT-BMW M4 GT3	+15,436 s
6.	Gold	#10	Eteki/Gazeau	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+15,938 s
7.	Pro	#11	Legeret/Haase	Come to you-Audi R8 GT3	+16,413 s
8.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+24,480 s
9.	Pro	#54	Engelhart/De Leener	Dinamic GT-Porsche 911 GT3 R	+24,936 s
10.	Gold	#9	Panis/Di Folco	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+30,488 s

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

2. RENNEN IN HOCKENHEIM (D)

Länge der Strecke: 4,574 km; **Renndistanz:** 35 Runden = 160,090 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	1:00.58,382 h
2.	Pro	#11	Legeret/Haase	Come to you-Audi R8 GT3	+7,049 s
3.	Pro	#25	Bastard/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+7,774 s
4.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	+11,949 s
5.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+17,306 s
6.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+17,650 s
7.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+19,125 s
8.	Pro	#54	Engelhart/De Leener	Dinamic GT-Porsche 911 GT3 R	+19,815 s
9.	Pro	#60	Pepper/Perera	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+20,906 s
10.	Gold	#9	Panis/Di Folco	Boutsen VDS-Audi R8 GT3	+24,239 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

entscheidende Überholmanöver, um die Führung zu übernehmen.

Durch einen langsamen Boxenstopp verlor Teamkollege Drudi die Führung an Nicolas Baert, dessen Cometoyou-Mechaniker den Stopp acht Sekunden fixer erledigt hatten. 17 Minuten vor Ende des einstündigen Sprintrennens konnte sich Drudi aber wieder an Baert vorbeischieben und setzte sich bis ins Ziel um 6,6 Sekunden ab. Der Lamborghini Huracán von Pepper/Perera fiel beim Pflichtboxenstopp hinter die beiden Audi zurück und wurde dann auch noch von BMW-Pilot Dries Vanthoor (WRT-Team, #32) überholt. Acht Minuten vor Rennende beendete ein Reifenschaden hinten links das Lambo-Strohfeuer in Hockenheim.

Von P4 auf P3 auf P4

Hinter den beiden Audi entwickelte sich in den Schlussminuten des ersten Rennens ein hübsches Gefecht zwischen Dries Vanthoor und dem Emil Frey-Ferrari von Thierry Vermeulen (#69). Der Holländer war im Finale klar schneller als der Belgier und rempelte sich in der allerletzten Kurve der allerletzten Runde am BMW des WRT-Teams vorbei. Die Rennleitung drehte die Reihenfolge im Ziel nach dem Rennen mittels einer einsekündige Zeitstrafe für Vermeulen und Teamkollege Albert Costa wieder um. Hinter dem Ferrari-Duo holte das BMW-Team Niklas Krütten und Calan Williams (#30) den Sieg in der Gold-Klasse.

Auch das Qualifying für das zweite Rennen am Sonntag belegte, dass die Audi-Dominanz über die BOP erfolgreich abgeschwächt worden war: Zwar holte sich Drudi (Tresor Orange 1) die Pole vor Audi-Markenkollege Patric Niederhauser (Saintéloc Junior Team), doch dahinter folgten im Zehntelabstand Mercedes (Marciello #88), Ferrari (Vermeulen #69) und Porsche (Engelhart #54). Die beiden BMW des Teams WRT kamen abermals nur auf die Ränge 7 und 8, was die immer noch intakten Titelchancen im Sprint Cup der GTWC nicht eben verbessert hat.

GTWC

„Timur Boguslavskiy ist im zweiten Lauf ein blitzsauberes Rennen gefahren und hat sich auch durch die Schaltprobleme nicht aus der Ruhe bringen lassen."

AMG-Pilot Raffaele Marciello

Marciello-Zauberstunde

Das zweite Rennen wurde mal wieder zur Zauberstunde von Mercedes-Star Raffaele Marciello: Der Italiener kassierte beim Start direkt den Saintéloc-Audi von Niederhauser und machte sich an die Verfolgung von Drudi. In Runde 6 presste sich Marciello mit einem cleanen Manöver an Drudi vorbei und baute den Vorsprung bis zum Pflichtboxenstopp auf fünf Sekunden aus.

Die große Frage im Mercedes-Team Akkodis ASP lautet aber immer: Kann der als Silber eingestufte russische Teamkollege Timur Boguslavskiy den Vorsprung auch halten? Der Russe revanchierte sich für die maue Vorstellung am Vortag und kontrollierte seinen Vorsprung, der zwischen sechs und acht Sekunden schwankte. Und das, obwohl er in Runde 28 erst den ersten Gang verlor, eine Runde später auch den zweiten. „Wir hatten offenbar ein Schaltproblem. Glücklicherweise konnte ich in der Folge den zweiten Gang weiter benutzen, sonst wäre es in Hockenheim vermutlich wirklich eng geworden", so Boguslavskiy.

Teamkollege Raffaele Marciello, sonst ein schonungsloser Kritiker seines Beifahrers, lobte die Arbeit von Boguslavskiy: „Timur ist ein blitzsauberes Rennen gefahren und hat sich auch durch die Schaltprobleme nicht aus der Ruhe bringen lassen – das war eine starke Vorstellung."

Boguslavskiy kreuzte die Ziellinie mit einem Vorsprung von 7,0 Sekunden auf den Cometoyou-Audi von Lucas Legeret und Christopher Haase (#11). Das Duo lag vor dem Boxenstopp nur auf Position 6, profitierte aber von einem Undercut und der schnellen Mechanikerarbeit, was das Cometoyou-Duo auf Platz 2 nach vorne katapultierte.

Der zu Rennbeginn führende Tresor Orange 1-Audi von Drudi und Feller (#40) verlor beim ersten Stopp den Anschluss an die Spitzengruppe, weil Polesitter Drudi die vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit beim Rennstart nicht eingehalten hatte, weshalb sein Team beim Stopp eine 5-Sekunden-Strafe absitzen musste. Damit rückte der Saintéloc-Audi von Patric Niederhauser und Erwan Bastard auf Platz 3 vor, womit auch beim zweiten Umlauf in Hockenheim abermals zwei Audi R8 LMS GT3 auf dem Podest standen.

Für BMW war auch das zweite Rennen keine Offenbarung: Zwar verbesserte sich der liebevoll „Rossi-Mobil" getaufte BMW M4 (#46) mit Startfahrer Maxime Martin in der Anfangsphase von Platz 7 bis auf Position 3, doch beim Stopp in Runde 15 zogen sowohl der Cometoyou-Audi (#11) als auch das WRT-Schwesterauto von Dries Vanthoor und Charles Weerts (#32) vorbei.

Schlussfahrer Valentino Rossi verlor in der zweiten Rennhälfte zwei weitere Positionen an den Audi von Feller und den Ferrari von Costa und kam somit nur auf Platz 7 ins Ziel. Weerts und Vanthoor waren mit Platz 5 nur marginal besser, aber es reichte für die dreifachen GTWC-Meister immerhin, um den dritten Platz in der Sprint-Cup-Tabellenführung zu verteidigen – obwohl man in 2023 nach dem Wechsel des WRT-Teams auf BMW noch kein einziges Sprintrennen gewinnen konnte.

AMG ist auf Titelkurs

Trotz des Nullers in Lauf 1 und wegen des Sieges in Lauf 2 verteidigte das AMG-Duo Marciello/Boguslavskiy bei noch zwei ausstehenden Events die Tabellenführung im Sprint Cup – trotz der Fahrerpaarung Platin/Silber! Feller und Drudi im Audi haben auf Platz 2 mit 9,5 Punkten Rückstand jetzt wieder intakte Titelchancen, ebenso wie das WRT-BMW-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor, die aber schon 18,5 Punkte Rückstand haben. Den Titel im Endurance Cup haben Marciello/Boguslavskiy so gut wie sicher, und auch in der kombinierten GTWC-Gesamtwertung führt 2023 wohl kein Weg am Akkodis-Duo vorbei. ■

GTWC

Beim zweiten Lauf führte zunächst der Tresor-Audi, dann schlug Marciello zu

GTWC

Das WRT-Duo Weerts/Vanthoor verteidigte Platz 3 in der Sprint-Wertung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW testete die WEC-Spezifikation des M Hybrid V8 über drei Tage in Spa

BMW

Die Zukunft getestet

Geplant war, dass beim Test in Spa bis zu vier Hersteller aus der Hypercar-Klasse der Sportwagen-WM an den Start gehen. Am Ende zeigten nur BMW und Porsche Flagge, mit unterschiedlichen Zielen. Und eine Überraschung gab es auch: BMW rückte mit der Evo-Version des M4 GT3 für 2025 aus.

Von: **Marcus Schurig, Thibaut Villemant**

Das größte Gesprächsthema in Spa war der LMDh-Hersteller Lamborghini, obwohl er gar nicht vor Ort war: Für die Italiener hätte Spa der letzte große Europa-Test sein sollen, bevor man die Testphase in Amerika angehen wollte. Doch am Ende kam alles anders: Mirko Bortolotti zerstörte das einzige LMDh-Chassis mit dem Kürzel SC63 bei Testfahrten auf dem Circuit Paul Ricard, woraufhin Lamborghini den auf vier Tage angesetzten Test in Spa absagen musste. Ein zweites Chassis befindet sich im Aufbau und ist Mitte September einsatzbereit.

Lamborghini plant jetzt zwei weitere lokale Tests in Italien, bevor das Auto nach Amerika geflogen wird, denn zuerst muss dort die Homologation nach dem amerikanischen LMDh-Reglement erfolgen, bevor im zweiten Schritt die Zulassung des SC63 für die Sportwagen-WM (WEC) angegangen werden kann.

Lamborghini war aber auch deshalb in aller Munde, weil der im Oktober 2022 verpflichtete Toppilot Raffaele Marciello offenbar aus seinem Lambo-Deal raus will, angeblich könnte er jetzt bei BMW andocken (s. News rechts).

BMW ohne LMDh-Updates

Der Testunfall von Bortolotti war auch deshalb blöd, weil zuvor alles bestens lief. „Wir hatten uns sehr gut vorbereitet und konnten bei den ersten Tests bereits sehr viele Kilometer abspulen und schnell in die Performance-Tests einsteigen“, so Lamborghini-Entwicklungsvorstand Rouven Mohr. „Das Feedback der Fahrer war positiv, doch der Unfall wirbelt jetzt natürlich unseren Zeitplan komplett durcheinander.“

Wie Lamborghini hatte auch BMW zahlreiche Journalisten zum Test nach Spa eingeladen. Marco Wittmann, Nick Yelloly, Maxime Martin und Robin Frijns spulten in Spa viele Kilometer im M Hybrid V8 zur Vorbereitung auf die erste WM-Saison von BMW im Jahr 2024 ab. Parallel standen auch Tests mit dem GT3-Evo-Modell für die Saison 2025 an. Das LMDh-Auto trat zwar im nackten Carbon-Kleid an, doch das hatte keine Geheimhaltungsgründe: „Wir sammeln erstens Daten auf der Strecke in Spa, wo wir ja 2024 auch Rennen fahren werden“, erklärte Nick Yelloly. „Zweitens gibt es bei der WEC-Homologation geringfügige aerodynamische Unterschiede zur IMSA-Spezifikation, da die Vermessung in unterschiedlichen Windkanälen stattfindet. Dazu gibt es Setup-Anpassungen für die europäischen Strecken, die weniger wellig sind als die US-Pisten.“

> „Ich bin kein Freund dieser ewigen Technik-Updates, denn die LMDh-Autos sind homologiert. Wir brauchen Konstanz, sonst gerät die BOP unter Druck.“
>
> BMW-Sportchef Andreas Roos

Außerdem diente der Test dazu, die operativen Abläufe im belgischen Einsatzteam WRT zu optimieren. „Für die Mechaniker und Ingenieure sind die Testfahrten extrem wichtig, um das Auto optimal zu verstehen und zu bedienen“, so WRT-Teamchef Vincent Vosse. Beim BMW M Hybrid V8 wird es keine technischen Updates für 2024 geben. „Ich bin auch kein Freund von diesen ewigen Updates, denn die Autos sind für fünf Jahre homologiert, und wir brauchen Konstanz, sonst steht die BOP unter Druck“, so BMW-Sportchef Andreas Roos.

Etwas anders liegt der Fall bei Porsche. LMDh-Projektleiter Urs Kuratle hatte bereits angekündigt, dass man technische Updates für 2024 plant, besonders im Umfeld der 963-Problemzonen, also Lenkung, Bremsen und Motor. Angeblich wurden in Spa weitere Optimierungen in allen drei Bereichen ausprobiert, das betraf offenbar sowohl die Hard- als auch die Software.

Die größte Herausforderung sind sicher die starken Vibrationen vom 4,6-Liter-V8-Biturbo-Motor, die eigentlich nur durch eine neue Kurbelwelle sowie eine geänderte Zündfolge zu beheben wären, doch solche Maßnahmen wurden in Spa noch nicht getestet. Für diese Änderungen wären zudem komplizierte Genehmigungsprozesse notwendig, inklusive der Zustimmung der anderen LMDh-Hersteller in Amerika.

BMW startet GT3-Evo-Tests

Zum ersten Mal gab es auch einen öffentlichen Test des GT3-Evo-Modells, das Ende 2024 an die Kunden ausgeliefert werden soll. „Es gibt zurzeit extrem lange Vorlaufzeiten von bis zu neun Monaten bei Carbon-Bauteilen, zum Beispiel für den Bodykit“, so BMW-Sportchef Roos. „Aus diesem Grund steigen wir sehr früh in die Entwicklung des Evo-Modells ein, um die hohe Nachfrage befriedigen zu können.“

BMW kommunizierte zwar keine technischen Details, aber Jens Klingmann, der sich in Spa die Testarbeit mit Augusto Farfus und Bruno Spengler teilte, gab Hinweise: „Es geht primär um die Themen Fahrbarkeit und Reifennutzung. Es ergibt keinen Sinn, Performance nachzulegen, denn die wird über die BOP automatisch wieder eliminiert.“

Neben einigen aerodynamischen Retuschen gibt es offenbar Modifikationen bei der Aufhängung, die besonders an der Vorderachse deutlich geändert wurde, um die Reifennutzung zu verbessern. Die Veränderungen am Motor wie auch die neuen Turbolader haben angeblich primär mit den neuen Kraftstoff-Spezifikationen zu tun. Dazu wird viel Detailarbeit auf der Software-Seite betrieben, unter anderem bei der Traktionskontrolle und beim ABS. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

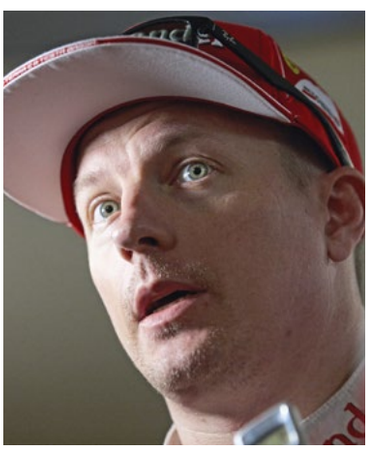
Sportwagen-WM (WEC): Fahrerkarussell in der Topklasse

Silly Season in der WM-Topklasse

2024 werden einige Teams ihre Lineups in der Hypercar-Topklasse verändern, dazu kommen neue Hersteller. Wir fassen die Gerüchtelage zusammen.

Von: **Marcus Schurig, Thibaut Villemant**

Im Fahrerlager wird heftig über Neubesetzungen in der WM-Topklasse spekuliert. Nicht alles mag wahr sein – aber wo Rauch ist, ist bekanntlich auch Feuer. Im Zentrum steht Mercedes-GT3-Pilot Raffaele Marciello: Der Italiener hatte im Oktober 2022 einen Vertrag bei Lamborghini unterschrieben, doch mittlerweile hat Lambo das Aufgebot für die WEC und die IMSA auf ein Auto reduziert, was das zugesagte Spielfeld für Marciello einschränkt. Deshalb will der Italiener woanders andocken. BMW-Sportchef Andreas Roos bestätigte in Hockenheim, dass Marciello eine Option sei, mehr aber nicht. Angeblich soll auch Toyota Interesse haben – eventuell, weil Marciellos GT3-Teamchef Jérôme Policand ebenfalls zu den Japanern wechselt?



MOTORSPORT IAMGES

Dockt Kimi Räikkönen bei Jota an – mit Button und Kubica?

Apropos BMW: René Rast, Dries Vanthoor und Robin Frijns sind bei den Bayern für LMDh-/GTP-Einsätze gesetzt, dazu Sheldon van der Linde und eventuell Marciello und Marco Wittmann. Bei Toyota soll Nyck de Vries José María López ersetzen, aber vielleicht ist auch Marciello eine Option. Bei Peugeot wird Stoffel Vandoorne 2024 die volle Saison bestreiten, angeblich verliert Gustavo Menezes seinen Platz. Und Porsche evaluiert angeblich Optionen, um André Lotterer und Dane Cameron zu ersetzen.

Cadillac soll 2024 in der WEC zwei LMDh einsetzen, angeblich könnte dort Neel Jani andocken. Gerüchte gibt es auch zu Yifei Ye, denn offenbar hat Porsche eine Option verstreichen lassen. Im zweiten Jota-Porsche werden Robert Kubica (der auch mit BMW in Verhandlungen gestanden sein soll) und Jenson Button als Kandidaten gehandelt. Vielleicht kommt es sogar zum echten Paukenschlag: ein All-Star-Lineup bei Jota mit Kubica, Button und Kimi Räikkönen! ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

ROSSI: WEC IM GT3-BMW M4?

Beim GTWC-Rennen in Hockenheim sickerte durch, dass Valentino Rossi im WRT-Team 2024 die volle WEC-Saison in der LMGT3-Klasse mit BMW bestreitet. Die Fahrerpaarung ist dort über das Driver Grading vorgegeben (1 Platin/Gold-Fahrer, 1 Silber, 1 Bronze), demzufolge könnte Rossi, der als Silber eingestuft ist, weiter zusammen mit Maxime Martin fahren. Der Bronze-Pilot ist ebenso offen wie die Fahrerpaarung auf dem zweiten BMW, wobei hier angeblich der LMP2-Pilot Sean Gelael eine finanzkräftige Alternative sein soll.

FORD MIT ZWEI GTWC-AUTOS?

Am Freitag weilte der Ex-Porsche-Mitarbeiter Pascal Zurlinden in Hockenheim, der jetzt für Multimatic arbeitet und ein Einsatzteam für den neuen Mustang GT3 sucht. Angeblich ist der Franzose mit einem aktuellen Team handelseinig geworden. Offen ist noch, ob man ein oder zwei Mustang in der Pro-Klasse einsetzen wird. Interessant: Zu Corvette, die ja ebenfalls an einem GT3-Auto arbeiten, gibt es keinerlei Gerüchte über einen Start in der GTWC-Serie von Stéphane Ratel.

GT-DREHMOMENTMESSWELLE

Die Ausrichter der Sportwagen-WM (WEC) wollen den Einsatz von Drehmomentmesswellen zur Überwachung der maximalen Leistung in der neuen LMGT3-Klasse vorschreiben. Da es aktuell nur einen Anbieter gibt, der dazu mit acht Herstellern in der Hypercar-Topklasse sehr gut ausgelastet ist, fragen sich die Teams in der GTWC Europe, ob das Thema auch in den „reinen" Kundensportbereich herüberschwappen könnte. Ein Teamchef sagte: „Drehmomentmesswellen und die Kalibrierung sind sehr teuer, das bereitet uns Sorgen." Ein Zulieferer verwies darauf, dass die GTWC das Thema erst einführen wird, wenn die FIA es verpflichtend vorschreibt, das Gleiche gelte für die Reifenluftdruck-Kontrollsysteme (TPMS), die ebenfalls für den GT3-Sport verpflichtend vorgeschrieben werden könnten.

GTWC

NLS: SCHLÜTER MIT WIDERRUF

Ralph-Gerald Schlüter, früherer NLS-Chef und Geschäftsführer der NES GmbH, die künftig mit einer eigenen Serie antreten will, nahm seine Aussage zu seinem Ausscheiden aus der NLS zurück, in der er die Umgangsformen und das Miteinander zwischen Gesellschaftern und handelnden Personen in der VLN Sport GmbH kritisierte. „Dies entspricht nicht der Wahrheit", heißt es in einem Statement. „Vielmehr waren die Gründe für mein Ausscheiden persönlicher Natur."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die steinigen Akropolis-Pisten sind Hyundais letzter Titel-Strohhalm

ROESELER

Heißer Brutalo-Ritt

Auch wenn sich die Strecken der Akropolis-Rallye beim 70-jährigen Jubiläum weniger brutal zeigen als in der Vergangenheit, bleibt der griechische WM-Lauf ein heißer Ritt, vor allem für das Hyundai-Trio, denn nur mit einer Wiederholung des Dreifacherfolges aus dem Vorjahr bestünden noch reelle Titelchancen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Sommerpause ist vorbei, der Saison-Endspurt eingeläutet. Von den vier verbleibenden WM-Runden ragt die Akropolis-Rallye in Griechenland heraus, die ihr 70-jähriges Bestehen feiert, von der ersten WM-Saison 1973 bis 2013 ein Fixpunkt im WM-Kalender war und vor zwei Jahren in die Topliga zurückkehrte.

Auf den steinigen Schotterpisten gilt es für die WM-Asse, bei hochsommerlichen Temperaturen von weit über 30 Grad einen kühlen Kopf zu bewahren.

Am leichtesten dürfte dies den Weltmeistern von Toyota fallen, führt man in der Hersteller-Wertung doch mit 67 Punkten Vorsprung vor Hyundai. Ähnlich komfortabel liegt Titelverteidiger Kalle Rovanperä, der hier 2021 auf Anhieb siegte, in der Fahrer-Wertung vorne. 25 WM-Zähler trennen ihn von seinem Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans, der beim letzten WM-Lauf in Finnland siegte.

Auftakt erneut in Athen

Thierry Neuville fehlen als WM-Dritten und besten Hyundai-Piloten dagegen schon 36 Punkte auf den WM-Leader. Auch deshalb steht dem Belgier ein heißer Ritt bevor. Denn nur wenn das koreanische Werksteam mit ihm an der Spitze den Dreifacherfolg aus dem Vorjahr wiederholen kann, ist der Kampf um die WM-Kronen wieder offen. Dumm nur, dass Toyota mit dem achtmaligen Weltmeister und dreimaligen Saison-Sieger Sébastien Ogier einen weiteren Toppiloten ins Rennen schickt. Auf die Rolle als lachender Dritter hofft die M-Sport-Riege rund um Schweden-Gewinner Ott Tänak, die die Sommerpause zu einem größeren Reset genutzt haben will.

ROESELER

Ogier: Sticht der Joker wieder?

Wie im Vorjahr beginnt die 1235,17 Gesamtkilometer lange Route in Athen mit einem feierlichen Start unterhalb der antiken Akropolis-Denkmäler, gefolgt von einer völlig neuen Zuschauerprüfung am Ufer der Stadt. Von dort geht es über Loutraki, das am Freitag als Drehscheibe für die erste Tagesetappe dient, zum Rallyezentrum nach Lamia. Mit 15 Wertungsprüfungen stehen insgesamt 307,89 WP-Kilometer an. Spannung ist bis zum Ziel garantiert, die abschließende Powerstage war zuletzt 2005 Teil des WM-Laufes.

Im 72 Teams zählenden WM-Feld sind mit zehn Rally1, 37 Rally2, 14 Rally3, neun Rally4 und zwei seriennahen Rally5 alle FIA-Fahrzeugkategorien vertreten. ■

WM-NACHRICHTEN

FIA-TREFFEN OHNE TOYOTA-SPITZE

Wenn FIA-Präsident Mohamed Ben Sulayem in Griechenland mit den Teams spricht, fehlen ausgerechnet Toyota-Teamchef Jari Matti Latvala und der beim Weltmarktführer für die Rallye-WM zuständige Yuichiro Haruna. Beide weilen bei der zeitgleichen Rallye Hokkaido in Japan, wo Latvala im künftigen Yaris Rally2 ausrückt.

WRC2: ALLE TITEL-ANWÄRTER AM START

Schluss mit den Rechenspielen: Wer in Griechenland nicht kräftig punktet, ist so gut wie raus aus dem WRC2-Titelrennen. Für Ex-Champion und Tabellenführer Andres Mikkelsen ist es ebenso der fünfte von maximal sieben WM-Läufen wie für seine ärgsten Verfolger Yohan Rossel (Citroën) sowie Mikkelsens Toksport-Teamkollegen Sami Pajari und Gus Greensmith, der im Gegensatz zu seinen Kontrahenten neben einem Sieg auch schon eine Nullnummer zu verzeichnen hat. Auch deshalb dürfen Nikolay Gryazin und Kenia-Sieger Kajetan Kajetanowicz (alle Skoda) trotz 32 WM-Punkten Rückstand bei einer entsprechenden Punkteausbeute noch vom WRC2-Titel träumen. Doch Vorsicht: Mit Adrien Fourmaux, Gregoire Munster und Routinier Martin Prokop schielen unter den 30 WRC2-Fahrern auch drei Ford-Piloten auf einen Podiumsplatz.

TITEL-ENTSCHEIDUNG IN DER JUNIOREN-WM

Beim fünften und finalen Lauf zur Junioren-WM werden doppelte Punkte vergeben. Neben Tabellenführer William Creighton (96 Punkte) und seinen engsten Verfolgern Laurent Pellier (77) sowie Diego Dominguez (71) haben noch drei weitere der insgesamt acht Nachwuchsfahrer Chancen auf den Titel und der damit verbundenen WRC2-Saison in einem M-Sport Ford Fiesta Rally2. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bei allem aktuellen Reform-Eifer: Der Hybridantrieb steht nicht zur Debatte

ROESELER

Rallye-WM

„Stabilität hat Priorität“

Kommende Woche tagen nicht nur die Teamchefs mit dem WM-Promoter. Auch FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem ist mit dabei. Denn noch immer gibt es mehr Fragen als Antworten.

Von: **Reiner Kuhn**

Es bleibt schwierig. Weder soll es am Wochenende den vom WM-Promoter noch Anfang August in Finnland angekündigten WM-Kalender für 2024 geben noch Klarheit beim so wichtigen künftigen Technischen Reglement.

Dabei hat FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley schon im Frühjahr angekündigt, dass der Weltverband spätestens im Sommer die Weichen stellt, damit die Hersteller wissen, wie es mit der Hybridtechnik weitergeht, schließlich läuft der Vertrag zwischen FIA und Hybrid-Zulieferer Compact Dynamics in nur 18 Monaten aus. Alles Makulatur.

Dabei schien der kleinste gemeinsame Nenner selten klarer als in der aktuellen Situation: „Stabilität steht für uns an oberster Stelle“, sagt mit M-Sport-Teamchef Richard Millener ausgerechnet jener, den die hohen Kosten am meisten drücken. Verständlich, denn neben den Basisentwicklungen sind auch die meisten Teile für die nächsten ein, zwei Jahre fertig. Es würde also wenig Sinn machen, jetzt darüber zu sprechen, ob man Frontschürzen nun aus GFK anstatt aus Kohlefaser herstellt, oder ein Getriebe doch besser mit Lenkradwippe anstatt sequenziell zuschaltet.

Ähnlich sieht es Peter Thul, beim WM-Promoter als Bindeglied für den Dialog mit FIA und Teams verantwortlich: „Stabilität ist gleichbedeutend mit Kosteneinsparung. Vor allem, wenn wie in der Rallye-WM diese mit Nachhaltigkeit einhergeht.“ Das fängt an bei der Transportlogistik, den Anpassungen beim Format mit Reduzierung der Rallyetage vor Ort und geht bis zu fossilfreiem Sprit. Doch ausgerechnet beim Herzstück der aktuellen Rally1-Fahrzeuge geht wenig voran. Da hilft es wenig, über Änderungen am Format und Punktesystem zu sprechen. Ohne klare Eckdaten beim Technischen Reglement steht die Rallye-WM auf dünnem Eis. ■

Bisher hat Nasser Al-Attiyah im Toyota Hilux drei von fünf Läufen gewonnen

W2RC

Rally-Raid-WM I Argentinien

Al-Attiyah vor zweitem Titel

Beim vierten Lauf zur Rally-Raid-WM feiert Weltmeister Nasser Al-Attiyah seinen dritten Saisonsieg und macht damit einen Riesenschritt in Sachen Titelverteidigung.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Terrain und die Tücken beim vierten von fünf WM-Läufen in Südamerika waren den Offroad-Routiniers bekannt, ging die Route der „Desafío Ruta 40“ doch durch die von früheren Dakar-Ausgaben bekannten Etappenziele von La Rioja und Belén bis nach Salta.

Bevor die schnellen Strecken in die Sandwüste bei Salta führten, sorgten mehr oder weniger heftige Geröllpisten für Kopfzerbrechen unter den Teams. So fiel schon auf der zweiten Tagesprüfung eine Vorentscheidung. Während Lokalmatador Juan-Cruz Yacopini seinen ersten Etappensieg überhaupt feierte und dabei seinen Rückstand auf den führenden Toyota-Markenkollegen und Topfavoriten Nasser Al-Attiyah auf nur noch 17 Sekunden verringerte, haderte nicht nur der Weltmeister mit mehreren Reifenschäden. Yacopinis Overdrive-Teamkollege Yazeed Al-Rajhi und dessen deutscher Beifahrer Timo Gottschalk verloren aus dem gleichen Grund Zeit. Nach zwei von fünf Etappen fehlten ihnen schon 16,31 Minuten auf Spitzenreiter Al-Attiyah, der fortan mehr Sorgfalt walten ließ. So hinderte auch eine gebrochenen Radaufhängung am Toyota Hilux den Katarer nicht, nach dem Prolog und dem ersten Tag auch die drei letzten Etappen zu gewinnen und mit 22,03 Minuten vor Yacopini und 30,27 Minuten vor Al-Rajhi seinen dritten Saisonsieg zu feiern.

„Es war großartig, wieder einmal hier in Argentinien zu fahren. Ich freue mich schon darauf, nächstes Jahr wiederzukommen“, erklärte Al-Attiyah im Ziel, wollte aber nicht verraten, ob er dann noch immer in einem Toyota sitzt. Bei 51 WM-Punkten Vorsprung auf Markenkollege Al-Rajhi braucht der Titelverteidiger beim Finale in Marokko nur noch fünf der maximal 55 in Nordafrika zu holenden WM-Zähler zur Titelverteidigung. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kleiner gemeinsamer Nenner

Wie schon im belgischen Mettet starten die Topstars zum Saisonende auf RX2e-Einheitsrennern

FIA und WM-Promoter haben vereinbart, dass die beiden Überseeläufe der Rallycross-WM stattfinden, die acht bisher bestätigten WM-Piloten werden aber in den kleineren RX2e-Autos sitzen. Wie es mit den RX1e-Boliden weitergeht, bleibt hingegen offen.

Von: **S. Kopf und R. Kuhn**

Was mit tollen Retro-Lancias, der Rückkehr von Sébastien Loeb oder einem gut aufgelegten Abo-Weltmeister Johan Kristoffersson vielversprechend begann, nahm im Juli mit dem Brand in Lydden Hill ein jähes Ende.

Seitdem wird hinter verschlossenen Türen ermittelt, und die Gerüchteküche brodelt. So sollen die Teams zwar ihre über eine Million Euro teuren RX1e-Boliden zum FIA-Exklusivlieferanten Kreisel Electric gebracht haben, die Österreicher wollen ihre Batterien aber nur gegen eine Kostenbeteiligung im hohen fünfstelligen Bereich checken, so ein frustrierter Teamchef.

Weiter mit Einheitsautos

Der Informationsfluss zu den offiziellen FIA-Untersuchungen sei ernüchternd. Als Brandursache sei eine chemische Reaktion von verunreinigter Kühlflüssigkeit ausgemacht worden – mehr aber auch nicht. Eine Lösung, wie man die Sicherheitslücke schließen kann und will, steht noch aus. Ebenso, wer mögliche Umbaukosten oder bei Wiederinbetriebnahme die Haftung übernimmt. Längst haben alle Parteien ihre Rechtsvertreter in Stellung gebracht.

Auch deshalb tut sich der von Red Bull kontrollierte WM-Promoter schwer, Stellung zu beziehen oder Entscheidungen zu treffen. Zu sehr ist das Unternehmen, das auch die Rallye-WM und -EM vermarktet, aber wegen missachteter Budgetdeckelung in der Formel 1 zuletzt abgewatscht wurde, auf gute Beziehungen mit der FIA angewiesen.

„Die Zukunft der Rallycross-WM ist elektrisch, dazu gibt es weder Alternativen noch anderweitige Überlegungen."

Arne Dirks, WM-Promoter

In einer ähnlichen Zwickmühle befindet sich das Rallycross-Team der Familie Hansen, dessen Autos großflächig die Bullen-Logos zieren. Erst warb Vater Kenneth bei den Wettbewerbern vehement für das von seinem früheren Peugeot-Partner Bruno Famin bei der FIA mit durchgesetzte RX1e-Konzept von Kreisel Electric und nun für eine Fortsetzung der vollelektrischen WM – wenn nicht anders möglich, eben mit kleinerem Kaliber. Verständlich, ohne Renneinsätze dürfte das fix eingeplante und dringend benötigte Sponsorengeld ausbleiben.

Nun die gute Nachricht: Nach der WM-Runde in Mettet werden seine Söhne Timmy und Kevin Hansen nun auch in Südafrika und Hongkong in einem RX2e sitzen. Denn die FIA und der WM-Promoter haben entschieden, die WM in Übersee mit den schwächeren Elektroautos der zweiten Liga fortzusetzen.

RX1e-Zukunft bleibt offen

In Mettet saßen außer den Hansen-Brüdern auch schon Weltmeister Kristoffersson und Ole Christian Veiby in einem RX2e, in Buxtehude waren Niclas Grönholm und Klara Andersson eine Klasse tiefer dabei. Ex-DTM-Champion und Allrounder Timo Scheider und sein Teamchef René Münnich komplettieren beim Restprogramm das achtköpfige WM-Feld in den für sie ungewohnten Einheitsfahrzeugen.

Derweil bleibt unklar, wie es mit den RX1e-Autos weitergeht, wer für die bisher entstandenen Kosten und bei einem vorzeitigen Ende der aktuellen Fahrzeugkategorie haftet. Denn als wäre das Dilemma nicht schon groß genug, wurde Kreisel Electric nach dem FIA-Zuschlag als Exklusivausrüster vom amerikanischen Konzern John Deere übernommen – in Sachen Produkthaftung ein besonders kniffliger Umstand. Dieser Tatsache ungeachtet stellt WM-Promoter Arne Dirks klar: „Die Zukunft der Rallycross-WM ist elektrisch, dazu gibt es weder Alternativen noch anderweitige Überlegungen." ■

WORLD RX

Historisches Bild? RX1e-Auftritt in Höljes

WORLD RX

Besser zweite Liga als gar nicht fahren: Hansen

WORLD RX

Kein Technikvorteil mehr: Kristoffersson

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit rund 300 km/h eng an der Steilkurven-Mauer vorbei: Darlington-Sieger Kyle Larson

MOTORSPORT IMAGES

König der Wände

Kyle Larson (Chevrolet) hat sich wieder mal als Spezialist für das besonders enge Fahren an der Wand bewiesen und den Playoff-Auftakt in Darlington für sich entschieden.

Von: **Michael Bräutigam**

Über weite Strecken des Rennens auf dem Traditionskurs sah es nach einem Toyota-Sieg aus. Zunächst war es der von Pole gestartete Christopher Bell, der Führungsarbeit leistete. Dann gewann sein Gibbs-Teamkollege Denny Hamlin sowohl die erste als auch die zweite Stage. Doch der Mann aus Virginia steuerte im finalen Segment zuerst unter Grün die Box an, weil er fälschlicherweise ein loses Rad vermutet hatte. Und dann wurde er noch in eine Kollision verwickelt. Am Ende reichte es so nur zu Platz 25.

Aber mit Tyler Reddick war noch ein weiteres heißes Toyota-Eisen im Feuer. 90 Führungsrunden ließ der 23XI-Pilot notieren, bevor 55 Umläufe vor Schluss Larsons Boxencrew den entscheidenden Unterschied machte. Sie katapultierten den Hendrick-Piloten an die Spitze, die er fortan auch nicht mehr abgab.

Der Champion von 2021 ist bekannt für seine Fähigkeiten, besonders nah an der Außenmauer entlangzufahren – auf der „Lady in Black" in South Carolina einer der großen Schlüssel zum Erfolg. Trotzdem reichte es für ihn bislang nicht, um hier im Cup in die Victory Lane zu fahren. Nun hat es endlich geklappt.

Reddick knapp geschlagen

„Ein toller Playoff-Start, hoffentlich können wir die Form beibehalten", sagte ein vom Rennen sichtlich ermatteter Sieger. Tatsächlich blieb nämlich auch der König der Wände nicht von Ungemach verschont. Auf dem Weg zu seinem 22. Cup-Erfolg verhaspelte er sich zwischenzeitlich im Getriebe und landete im Leerlauf. Später fügte er seinem Auto ein paar der berühmten „Darlington Stripes" hinzu. „Danach war die Spurstange etwas verbogen, ich musste etwas mehr mit dem Auto kämpfen", so Larson. Trotzdem behielt er die Führung vor dem nachdrückenden Reddick.

„Kyle und ich waren über das gesamte Rennen eng zusammen, aber er hat uns an der Box bekommen", sagte der Geschlagene, der trotzdem nicht unglücklich war. „So einen Tag haben wir mal wieder gebraucht."

Larson ist damit der erste Fahrer, der sein Ticket für die zweite Playoff-Runde löst. Nach Punkten liegt Teamkollege William Byron weiter in Front. Regular-Season-Meister Martin Truex Jr. (Toyota) hatte dagegen einen Abend zum Vergessen. Nach nur P31 im Qualifying touchierte er zweimal die Mauer und musste dann wegen eines tatsächlich losen Rads zum Extra-Stopp. Am Ende landete er auf Platz 18. ■

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
27. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
3.	Chris Buescher (USA)	Ford
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 27 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	2075 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	2074
3.	Reddick (Toyota)	2060
4.	Buescher (Ford)	2057
5.	Hamlin (Toyota)	2057
6.	Truex Jr. (Toyota)	2055
7.	Busch (Chevrolet)	2050
8.	Keselowski (Ford)	2048
9.	Blaney (Ford)	2046
10.	Chastain (Chevrolet)	2043

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HAMLIN GEWINNT BEI GASTSTART

Darlington ist seit Jahren der einzige Fixpunkt für Denny Hamlin, wenn es um Gaststarts in der zweiten Liga geht. Seit 2018 ist er auf keiner anderen Strecke ein Xfinity-Rennen gefahren. Und diesmal klappte es – zum insgesamt sechsten Mal – wieder mit einem Darlington-Sieg. Der Toyota-Pilot gewann das Rennen vor Tabellenführer Austin Hill (Chevrolet) und dessen ersten Verfolger John Hunter Nemechek (Toyota). Zwischen Hill, Nemechek sowie Justin Allgaier (Chevrolet) geht es kommendes Wochenende in Kansas um den Titel in der Regular Season.

CUP SERIES: PREECE SCHON WIEDER DABEI

Nach seinem Horrorcrash in Daytona war Ryan Preece in Darlington – nach grünem Licht von den Ärzten am Freitag – schon wieder am Start. Dass er nicht nur im übertragenen, sondern auch wörtlichen Sinne mit zwei blauen Augen aus dem Crash kam, konnte man Fotos und TV-Bildern entnehmen. Der von seiner Flugeinlage noch sichtlich gezeichnete Stewart-Haas-Pilot fuhr in Darlington auf Platz 28.

CUP SERIES: HOCEVAR MIT WEITEREN EINSÄTZEN

Das nach der Trennung von Noah Gragson noch immer vakante Cockpit von Legacy Motor Club wird bis auf Weiteres von Carson Hocevar besetzt. Erst im Juni gab der Titelanwärter aus der Truck Series in St. Louis sein Cup-Debüt, damals noch für Spire Motorsports. In Darlington saß er erstmals in Gragsons Ex-Nummer 42 und klassierte sich auf P17. Das Team gab im Rahmen des Darlington-Rennens bekannt, dass Hocevar auch kommendes Wochenende in Kansas sowie eine Woche später in Bristol im Auto sitzt. Das bedeutet jeweils eine Doppelbelastung mit den Trucks.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM 2002: Menu, Aiello und Schneider (v. l.) führen das Feld in die erste Kurve

MOTORSPORT IMAGES

DTM

Rückkehr nach 21 Jahren

2002 holte Michael Schumacher seinen fünften WM-Titel. Brasilien wurde zum ebensovielten Mal Fußball-Weltmeister. Und die DTM fuhr zuletzt am Sachsenring. Am Wochenende ist sie wieder da.

Von: **Michael Bräutigam**

Die große Frage, die in den letzten Tagen das Fahrerlager bewog, war die nach dem Tabellenführer. Wird Mirko Bortolotti nach seinem schweren Unfall im LMDh-Lambo schon wieder fit sein? Und warum war er nicht, wie fast alle anderen, letzte Woche beim großen Testtag am Sachsenring dabei?

Zu beiden auf den ersten Blick bewegenden Fragen gibt es völlig unspektakuläre Antworten. Ja, Bortolotti ist fit. Und Bortolotti war eh nie für den Test, sondern für das LMDh-Projekt eingeplant. Ohne den Crash hätte man mit dem Prototyp in Spa getestet, doch der Test wurde dann bekanntlich abgesagt. So fuhr Bortolotti im Lambo-Simulator. Wie schon beim Saison-Vortest in Spielberg übernahm Sandy Mitchell den DTM-Huracán für den Test. Dort fehlten nur Project 1 und Attempto, die restlichen zwölf DTM-Teams fuhren mit.

Wenig überraschend zeigte sich Mercedes beim Test sehr stark. Gleich vier AMG-Piloten tauchten an der Spitze der Zeitenliste auf, wobei Maro Engel einen neuen – natürlich inoffiziellen – Rundenrekord fuhr. Gar nicht in der Zeitenliste tauchten dagegen die drei SSR-Lamborghini auf, die schlicht keine Transponder verbaut hatten.

Wer folgt auf Aiello?

Auch das zweite Lambo-Team GRT Grasser Racing war lediglich mit dem Auto sowie der Besatzung aus dem ADAC GT Masters am Start. Hier war zudem bei Redaktionsschluss unklar, wer das zuletzt von Maximilian Paul pilotierte und am Nürburgring siegreiche Auto am kommenden Wochenende fahren wird.

Fest steht jedoch: Es gibt wohl niemanden, der sich nicht auf die DTM-Rückkehr am Sachsenring freut, auch wenn sich in 21 Jahren nicht nur technisch viel geändert hat. 2002 war übrigens Laurent Aiello der bislang letzte DTM-Sieger dort. Hätten Sie's gewusst? ■

STCC

„Wir haben geliefert"

Anders als von der STCC-Organisation dargestellt, liegt der Elektro-Fehlstart nicht an der österreichischen Firma STARD.

Jeder schützt seine Haut, so gut er kann. So schob die STCC vor rund zwei Wochen dem Batterie-Zulieferer für die neuen, vollelektrischen Rennwagen den Schwarzen Peter für die Verzögerungen zu. Das war aber nicht mal die halbe Wahrheit.

„Wir haben zehn der 16 Kits nach Schweden geliefert", sagt STARD-Chef Manfred Stohl im Gespräch mit MSa. „Und wir hätten auch 16 liefern können." Als man zuletzt einen Techniker nach Skandinavien schicken wollte, um die ersten Autos in Betrieb zu nehmen, kam gleich eine Absage aus Schweden. Keine Autos fertig!

Tatsächlich hat die STCC erst vergangenes Wochenende in Knutstorp das erste „fertige" Rennauto vorgestellt. Da auch dieses jedoch noch nicht von STARD initialisiert wurde, war es nicht fahrfähig. Vor dem nun auf 2024 verschobenen Serien-Neustart soll es nur Showruns und Tests geben. ■ MBR

Tourenwagen Junior Cup

Arndt wieder vorn

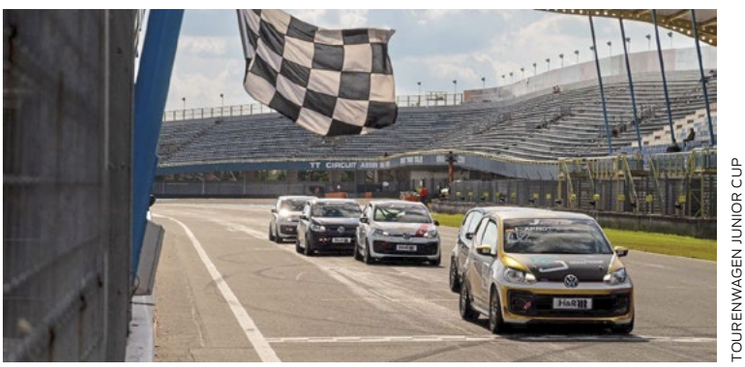
Nach zwei knappen Siegen in Assen ist Leon Arndt (Dörr Motorsport) wieder an der Tabellenspitze.

Was die Moto3 in der Motorrad-Szene ist, stellt der Junior Cup bei den Tourenwagen dar. Enge Kämpfe, Windschattenduelle und Grüppchenbildung waren so auch vor allem am Assen-Samstag zu beobachten. An der Spitze führte letztlich Leon Arndt eine Fünfer-Gruppe an, die innerhalb weniger als einer Sekunde mit der Zielflagge abgewunken wurde. Tim Melzer (Drive Solutions) und Mike Müller (Topcar Sport) komplettierten das Podest.

Das Duell um den Sieg am Sonntag war auch das um die Tabellenspitze. Arndt setzte sich schnell an Pole-Sitter Linus Hahne (H&R Juniorteam) vorbei an die Spitze und konnte diese auch gegen Noch-Tabellenführer Mattis Pluschkell (Georg Motorsport) verteidigen. Pech für Pluschkell: Er bekam noch eine Strafe für Track-Limit-Verstöße und fiel hinter Müller sowie Hahne auf P4 zurück. Arndt liegt vor dem Finale acht Punkte vorn. ■ MBR

STCC

Das erste „fertige", nicht fahrfähige STCC-Auto wurde in Knutstorp enthüllt



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Fünferbande: Arndt hielt Samstag (Foto) wie Sonntag alle Gegner in Schach

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

24h Series

Mehrkampf um den Gesamttitel

Vier von fünf Events der diesjährigen 24h Series sind absolviert. Das Titelrennen ist aber so offen wie selten zuvor. Aktuell liegen die drei Top-Teams innerhalb von zwei Punkten.

Von: **Michael Bräutigam**

CREVENTIC

Gesamtsieg in Monza und zuletzt drei Klassensiege in Folge: Auch der Scherer-PHX-Audi ist noch im Titelrennen

Der Kampf um den Gesamttitel der 24h Series läuft in diesem Jahr etwas anders ab als aus den Vorjahren gewohnt. Statt einer internationalen Serie zählen nur Europa-Events zum Championat. Die 24h von Dubai zählten dabei zur Middle East Trophy, die sich das Lionspeed/Herberth-Team mit den Fahrern Robert und Alfred Renauer sichern konnte.

Und in der Tabelle der eigentlichen 24h Series geht es eng zu. An vier Rennstrecken wurden bislang fünf Rennen ausgetragen. Eine weiße Weste mit Klassensiegen in allen Läufen hat dabei kein einziges Team vorzuweisen. Am nächsten dran ist von den Titelanwärtern das Atlas-BX-Team, das mit einem Mercedes-AMG GT4 unter südkoreanischer Flagge in der GT4-Klasse startet. Vier Siege stehen einer defekten Lichtmaschine und nur Klassenrang 5 in Spa gegenüber. Macht in Summe 164 Punkte für die Fahrer Steven Cho, Roelof Bruins und Jongkyum Kim.

Punktgleich liegen auch die Spitzenreiter der GTX-Klasse an der Gesamtspitze. Das litauische Siauliai Racing Team (Lamborghini Huracán Super Trofeo) hat bisher drei Klassensiege und zwei dritte Plätze geholt. Nur zwei Punkte hinter den beiden Leadern liegt mit dem Buggyra-ZM-Team eine weitere Mercedes-GT4-Mannschaft. Die zeichnet sich bislang vor allem durch Konstanz aus: Ein Sieg, drei zweite und ein dritter Platz sind die Ausbeute.

Beim Saisonfinale in Barcelona (16./17. September), dem einzigen 24h-Rennen der Serie, haben rechnerisch sogar insgesamt noch zehn Teams aus sechs Klassen Chancen auf den Gesamttitel. Darunter auch in Form von RPM Racing mit u.a. Philip Hamprecht ein deutsches Team, das in der Klasse 992-Am bisher dreimal siegte und dem der Klassentitel damit bereits sicher ist. ■

International GT Open

Nur ein Punkt Unterschied

Kommendes Wochenende kehrt das GT Open am Red Bull Ring aus der Sommerpause zurück. Der Kampf um die Meisterschaft ist ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Optimum Motorsport und dem Team Motopark.

Von: **Michael Bräutigam**

GT OPEN

Den Titel im Visier: Siebert und Menchaca im Motopark-AMG GT3

Nur jeweils ein Punkt trennt die beiden Teams sowohl in der Fahrer- als auch der Teamwertung, wobei wegen unterschiedlicher Punktesysteme in Ersterer die Briten und in Zweiterer die Deutschen an der Spitze liegen.

Charlie Fagg und Samuel de Haan holten in ihrem Optimum-McLaren bislang zwei Siege, außerdem kam man in den ersten sieben Saisonrennen nie schlechter als auf Platz 6 ins Ziel. Das ist im rund 30 Fahrzeuge umfassenden Feld eine stramme Leistung. Getoppt wird diese Konstanz nur noch von Marcos Siebert und Diego Menchaca. Sie waren im Motopark-AMG GT3 bislang sechsmal auf dem Podest und einmal Fünfte. Mit „nur“ einem Sieg liegt man aber eben einen Punkt hinter den Leadern. Christopher Haase und Simon Reicher im Audi R8 von Eastalent Racing liegen als Tabellendritte bereits 20 Punkte hinter der Spitze.

Drei Titel für Motopark?

In der Pro-Am-Wertung führen Eddie Cheever III und Marco Pulcini im AF-Corse-Ferrari nach bislang drei Klassensiegen die Wertung an. Mit im Titelrennen ist auch der SPS-Mercedes von Yannick Mettler und Dexter Müller auf Klassenrang 2.

Um die Am-Wertung ist das Meisterschaftsrennen genauso spannend wie um den Gesamttitel. Motopark-Teamchef Timo Rumpfkeil und sein Fahrpartner Heiko Neumann (Mercedes) holten als Klassen-Tabellenführer drei Siege und liegen damit zwei Zähler vor den ersten Verfolgern Jean-Claude Saada und Conrad Grunewald (AF-Corse-Ferrari). ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTC Race

Der Aufsteiger führt

Im letzten Jahr sicherte sich Julian Hanses den GT4-Titel im GTC Race und damit eine GT3-Förderung. Dieses Jahr geht er als Tabellenführer zum letzten Saison-Event.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Hildener war nach drei Siegen in den ersten drei Sprintrennen schon auf dem Weg zu einem perfekten Durchmarsch. Doch beim vierten und vorletzten Saisonevent in Oschersleben wurde er bei einer roten Flagge von einem Marshal falsch gelotst und erhielt im Anschluss eine Durchfahrtsstrafe. So blieb für ihn und den Audi R8 LMS von Car Collection nur P8.

Dadurch liegen Hanses und Moritz Wiskirchen (équipe vitesse/Mercedes) fast gleichauf an der Spitze. Dieser holte bisher zweimal P2 hinter Hanses, einmal P3 und den Sieg in jenem Rennen der Hanses-Bestrafung. Punktestand: 31,65 zu 31,34 pro Hanses.

Die mit deutlich mehr Autos besetzte GT4-Klasse ist auch in diesem Jahr der große Talentpool für die ebenfalls wieder zu ergatternde GT3-Förderung. Nach vier von fünf Events führt der Österreicher Leo Pichler im Porsche Cayman von Razoon Racing. Er hat unter anderem zwei Klassensiege zu Buche stehen. Erste Verfolger sind die beiden Schnitzelalm-Piloten Jay Mo Härtling und Tim Neuser (beide Mercedes). In der Klasse 3 liegt Fabian Kohnert (Glatzel Racing/Porsche 911 Cup) auf Kurs Richtung Titel.

Die Gesamtwertung bei den Langstreckenrennen des GTC60 führen Julian Hanses (GT3) sowie das Schnitzelalm-Duo Joel Mesch/Tim Neuser (GT4) an. ■

GTC RACE/ALEXANDER TRIENITZ

Start am Lausitzring: Tabellenführer Hanses an der Spitze des Mix-Feldes

Rundstrecken-Challenge Nürburgring (RCN)

Keine Entscheidung

Bereits beim drittletzten RCN-Lauf hätte am Wochenende die Titelentscheidung fallen können. Doch diese wurde nun zumindest vertagt.

Von: **Michael Bräutigam**

Bislang lief die Saison für Fabian Tillmann und seinen Schweizer Teamkollegen Joel Meili perfekt. Mit ihrem Renault Mégane RS konnten sie bei den ersten fünf Läufen jeweils die stark besetzte Klasse VT2 gewinnen und hatten die Titelentscheidung am vergangenen Samstag quasi selbst in der Hand. Denn: Bei acht Läufen kommen zwei Streichergebnisse zustande, mit sechs Klassensiegen in einer so großen Klasse – viel Feind, viel Ehr' – ist man also fast sicher Meister.

Doch nach einem Ausrutscher und dadurch bedingten Ausfall beim sechsten Lauf ist die (Vor-)Entscheidung vertagt. Dafür übernimmt ein anderes Renault-Duo nun die zeitweilige Tabellenspitze: Christoph Schmitz und Marcel Unland holten sich mit ihrem Clio den dritten Saisonsieg in der Klasse H3, womit sie knapp die Gesamtwertung anführen. „Eine tolle Momentaufnahme für unser Team, am Ende dürfte es für uns aber nicht reichen", weiß Unland aufgrund der noch einzurechnenden Streichergebnisse.

Der Gesamtsieg beim sechsten Lauf ging zum zweiten Mal in Folge an Mario Fuchs mit seinem wilden rosafarbenen Mitsubishi Lancer Evo IX als Kombi-Version. Die nächste Chance für die Titelentscheidung gibt es beim siebten Lauf am 8. Oktober. ■

BRFOTO

Wohl nur eine Momentaufnahme: Die Tabellenführer Schmitz/Unland

NACHRICHTEN

PROTOTYPE CUP: MEISTER SCHON GEFUNDEN

Bereits bei der vorletzten Saisonstation vergangenes Wochenende in Assen fiel die Titelentscheidung im mit LMP3-Autos ausgetragenen Prototype Cup Germany. Mit einem Sieg sowie einem zweiten Platz holten sich Markus Pommer und Gary Hauser im Duqueine D08 vom Team Racing Experience die Meisterschaft. Der Sieg am Assen-Sonntag ging ans Vater-Sohn-Gespann Mark und Max van der Snel (Ligier/More Motorsport by Reiter).

STT H&R CUP: JANSEN-DOPPEL UND TITELJAGD

Mex Jansen (BMW M4 GT3) holte sich in Assen in beiden Rennen den Laufsieg in der Spezial Tourenwagen Trophy. In der Meisterschaft läuft aktuell vieles für Uwe Lauer und Francesco Lopez in ihrem Ferrari 488 GT3. Vor dem Finale am Nürburgring führen sie die Tabelle an. Weil es in der Eifel aber doppelte Punkte zu holen gibt, müssen sie jedoch auch dort noch mal zwei gute Resultate liefern.

GLP: NÄCHSTER TITEL FÜR DIE MULTI-CHAMPIONS?

Die amtierenden Meister Udo und Oliver von Fragstein (Ford) sind auf dem besten Weg zu einem weiteren Titel in der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) auf der Nordschleife. Die Tabellenführer holten sich am Samstag beim fünften Lauf ihren vierten Saisonsieg. Ihre bislang härtesten Gegner, Harald Ezaru Sr. und Jr. (BMW), patzten dagegen mit nur Platz 16.

CTT: HAAGER AUF JAGD NACH ZWEITEM TITEL

Bei der Cup- & Tourenwagen-Trophy in Assen gingen die Gesamtsiege an Ex-Champion Manfred Lewe (Seat) und Marc Ullrich (Porsche). Mit zwei weiteren Klassensiegen liegt derweil der Meister von 2021, Daniel Haager (Honda), klar auf Kurs Richtung eines zweiten Titelgewinns.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Captain Sensible

In Barcelona waren die Werks-Aprilias eine Klasse für sich, und Teamkapitän Aleix Espargaró rang nach dem Sieg im Sprintrennen auch über die Distanz seinen Teamkollegen Maverick Viñales nieder. WM-Leader Francesco Bagnaia stürzte schwer.

Von: **Imre Paulovits**

Die beiden schwarzen Aprilias fuhren weit vor dem Feld, doch die Spannung knisterte. Maverick Viñales lag an der Spitze, er hätte der Erste sein können, der in der MotoGP-Ära mit drei verschiedenen Herstellern gewinnt. Doch man konnte sehen, wie sich auf der rechten Seite seines Vorderreifens ein immer dunklerer schwarzer Streifen bildete, und Aleix Espargaró kam immer näher. Dann setzte sich der nur wenige Kilometer von dieser Strecke aufgewachsene Aprilia-Teamkapitän am Ende der Zielgeraden rechts neben seinen Teamkollegen. Als dieser herausgetragen wurde, konnte Espargaró das S sauber nehmen und zog davon. Wenn er Viñales in der letzten Runde auch wieder an sich herankommen ließ, war ihm der erste Heimsieg nicht mehr zu nehmen. Und der erste Doppelsieg von Aprilia, dem kleinen Hersteller aus Noale, dessen MotoGP-Projekt so viele Jahre hoffnungslos schien, war auch perfekt.

In der Auslaufrunde tauschten die beiden Teamkollegen ihre Motorräder und fuhren zusammen zum Parc fermé, das Team lag sich in den Armen, und die Feierlichkeiten nahmen kein Ende. Noch am Abend, als viele schon den Heimweg angetreten hatten, rannte Aprilia-Konstrukteur Romano Albesiano mit nacktem Oberkörper durchs Fahrerlager, weil er alle fünf Minuten von einem anderen Teammitglied mit einer Wasserflasche abgeduscht wurde. Das lange Ausharren für die Sache hatte sich nun endgültig ausgezahlt:

> „Wir können mehr Kurvenspeed durch die schnellen Kurven mitnehmen, die Aprilia nutzt den Seitengrip bei bis zu 65 Grad Schräglage."
>
> Aleix Espargaró

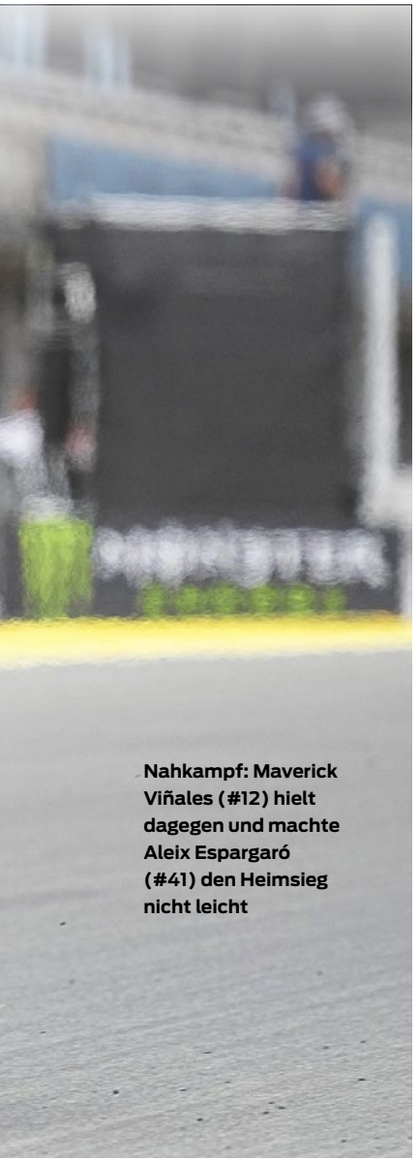
Auf der spanischen Strecke war ihr Motorrad einfach eine Nummer zu groß für die Konkurrenz.

Strecke mit wenig Grip

Die Aprilia-Dominanz zeigte sich bereits am Freitag. Sowohl im ersten freien Training als auch am Nachmittag, als es für den Einzug in Q2 zählte, lag Aleix Espargaró vor seinem Teamkollegen Maverick Viñales, und Espargaró hatte bereits da seinen eigenen Quali-Rekord aus dem Vorjahr gebrochen. „Das ist schon ungewöhnlich, dass wir hier schon am Freitag so schnell sind. Aber es zeigt auch unsere Stärke", war Espargaró völlig aufgedreht. „Wir können einfach viel mehr Kurvenspeed durch die schnellen Kurven mitnehmen. Die Aprilia nutzt den Seitengrip bei bis zu 65 Grad Schräglage am besten. Wir können so aus deutlich mehr Tempo auf die Geraden beschleunigen, und es kommt der Konkurrenz so vor, als hätten wir magische Traktion." Man konnte auch mit bloßem Auge sehen, wie viel schneller die Aprilias in den schnellen Bögen waren als alle anderen.

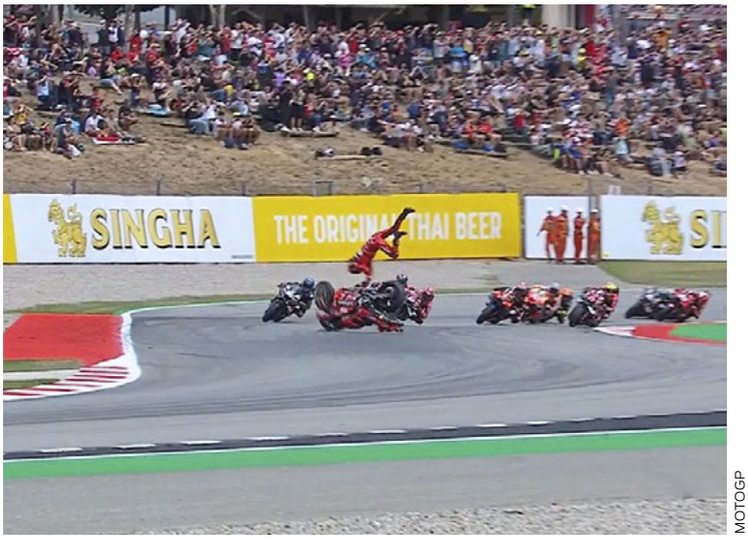
Aber alle hatten auch die gleichen Probleme. Der Circuit Barcelona-Catalunya hat zwar einen schönen, ebenen Belag, dieser hat aber nicht viel Grip. Dazu gibt es zwei harte Bremszonen, so musste Michelin für vorn harte Reifen mitbringen, damit diese beim Bremsen halten, und für hinten weiche, damit sie den nötigen Grip aufbauen. „Das wird trotzdem ein Überlebenskampf. Und es kommt hier besonders drauf an, wer die Reifen am längsten am Leben hält. Es gibt keine andere Strecke, auf der die Zeiten zum Schluss so einbrachen wie

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



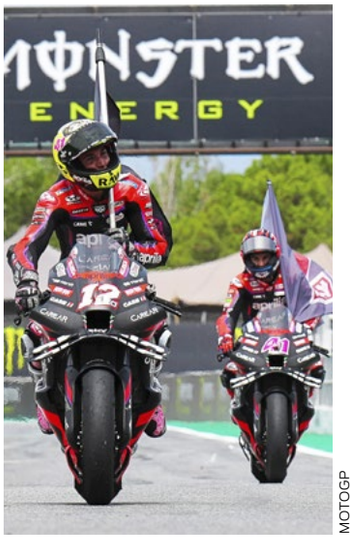
Nahkampf: Maverick Viñales (#12) hielt dagegen und machte Aleix Espargaró (#41) den Heimsieg nicht leicht

MOTOGP



MOTOGP

Böser Abflug: Bagnaia kann froh sein, dass es noch glimpflich ausging



MOTOGP

Motorradtausch: Espargaró, Viñales

MOTOGP

Nach dem Neustart führte zunächst Jorge Martín (#89) vor den beiden Aprilias, die sich aber bald absetzen konnten

hier“, meinte Michelin-Reifenchef Piero Taramasso. Dass es die europäischen Bikes besser hinbekommen, wurde auch schnell klar: Am Freitag lagen diese auf den ersten 16 Plätzen, die beiden Yamahas auf den Plätzen 17 und 18, die vier Hondas auf 19 bis 22. So eklatant war es noch nie. „Mit unserer neuen Aerodynamik, die vorn mehr Abtrieb liefert, haben wir einen Wheelspin, der sogar aus dem Messbereich des Sensors herausfällt“, machte Takaaki Nakagami das Ausmaß deutlich.

Weltmeister in Gefahr

Doch Francesco Bagnaia und Ducati hatten am Samstag noch etwas gefunden, und der Weltmeister entriss Aleix Espargaró die Pole-Position. Im Sprintrennen hielt er auch lange gegen dessen Aprilia, bis ihm doch die Reifen eingingen und der Spanier davonzog. Im Rennen am Sonntag wollte Bagnaia es wieder gleichtun, erwischte einen brillanten Start und kam bereits mit gut 20 Metern Vorsprung aus dem ersten S. Doch offensichtlich war der härtere Hinterreifen anders als im Sprintrennen noch nicht ausreichend auf Temperatur. Bagnaia wurde aus dem Sattel katapultiert und landete mitten auf der Fahrbahn. Brad Binder wurde von Trümmern der Ducati der Ölkühler aufgeschlitzt, er versuchte Bagnaia auszuweichen, erwischte aber noch dessen Beine. Wie durch ein Wunder kamen alle anderen Fahrer an Bagnaia vorbei. Das Rennen wurde abgebrochen. Beim Neustart waren er und sein Teamkollege Bastianini, der in Turn 1 vier Markenkollegen umgefahren hatte, nicht mehr dabei. Wie sich nach den Untersuchungen im Medical Center und im Krankenhaus in Barcelona herausstellte, hat sich Bagnaia bei dem Sturz nichts gebrochen, nur Bänder gezerrt und heftige Prellungen davongetragen. Bastianini hingegen hat sich den Mittelhandknochen des linken Zeigefingers und den linken Knöchel gebrochen. Das Heimrennen in Misano am nächsten Wochenende wird für das Ducati-Werksteam auf alle Fälle zäh werden. ■

DREI FRAGEN AN ALEIX ESPARGARÓ

WAR DIESER HEIMSIEG EIN TRAUM?

Ja, ich hätte gern die Zeit angehalten und diesen Moment für einige Wochen genossen. Es war ein tolles Wochenende, ich habe mich von Beginn an sehr gut auf dem Motorrad gefühlt. Das hat mich auch mächtig unter Druck gesetzt. Maverick hat mich im Rennen wirklich an meine Grenzen gepusht, denn ich konnte bei dem Wind nicht meinen Stil wie im Sprintrennen fahren, daher musste ich für den Sieg einiges riskieren. Ich bin aber sehr stolz darauf, wo wir Aprilia zusammen hingebracht haben.

WIE HABEN SIE DIE BEIDEN UNFÄLLE NACH DEM ERSTEN START GESEHEN?

Der erste Start von mir war wirklich schlecht. Ich habe rechts ein Motorrad kommen sehen und habe die Bremse rausgelassen, weil ich Angst hatte, dass es mich umfährt. Ich bin auf die Grünfläche gekommen, war aber froh, dass es mich nicht erwischt hat. Dann sah ich, dass Pecco einen bösen Highsider hatte und Brad Binder sein Motorrad und danach ihn erwischt hat. Ich war hinterher voller Öl.

WIE WAR ES, IHREN POKAL AUS DEN HÄNDEN IHRER KINDER IN EMPFANG ZU NEHMEN?

Das war ein fast unwirklicher Moment. Ich habe das Strahlen in den Augen meines Sohnes gesehen, und ich erinnerte mich an den kleinen Aleix, der in den 1990er-Jahren zu dieser Rennstrecke kam, um den 500er-Stars zuzujubeln. Und nun, nach einer Menschengeneration, bin ich selbst an der Spitze dieser Welt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mal Glück, mal Pech

Brad Binder konnte im Sprintrennen gut mit der Spitze mithalten und hatte viel Glück, dass die Kollision mit Bagnaia nicht schlimmer ausfiel. Doch das Rennen überstand sein Motorrad danach nicht.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) vor Jack Miller (#43): Im Rennen vom Unfall gedämpft

Während sich Brad Binder am Freitag als Fünftschnellster gleich für das Q2 qualifizierte, arbeitete Jack Miller mit seinem Team weiter unentwegt daran, eine Balance für seinen Fahrstil zu finden. Es sah schon so aus, als könne er in Q1 weiterkommen, doch Marc Márquez hängte sich an ihn und schaffte so selbst den Sprung, während Miller mit dem 13. Startplatz Vorlieb nehmen musste. Auch Binder kam nicht über einen neunten Startplatz hinaus.

Doch die beiden produzierten wieder super Starts und mischten in der Gruppe mit, die sich hinter Francesco Bagnaia und den beiden Aprilias gebildet hatte. Binder schaffte es, das Duo Bagnaia-Viñales in Sichtweite zu halten und wartete auf seine Chance, doch die beiden machten keine Fehler. So konnte der KTM-Pilot schließlich als Vierter abgewunken werden. „Dass ich so nah am Podest dran war, hat mich zusätzlich motiviert, aber es war nicht mehr zu machen“, konstatierte er. Dass er im Rennen am Sonntag einen noch besseren Start hinlegen konnte, sollte dem Südafrikaner zum Verhängnis werden. Als Francesco Bagnaia vor ihm stürzte, zerstörten Trümmer seinen Kühler, er konnte auch dem auf dem Boden liegenden Italiener nicht ausweichen und fuhr ihm über die Beine, bevor er ins Kies musste. Weil sein Vorderreifen völlig ölverschmiert und beschädigt war, musste er gewechselt werden, aber alle mittelharten Vorderreifen waren aufgebraucht, Binder entschied sich für den harten. Diesen versuchte er nach dem Restart auf Temperatur zu bringen, doch der Unfall hatte noch mehr in Mitleidenschaft gezogen, und die Elektronik stellte das Motorrad ab. Binder war hinterher sichtlich niedergeschlagen. „Hauptsache ist, dass Bagnaia nichts Schlimmeres passiert ist“, verabschiedete er sich bis zum nächsten Wochenende. ■

KOMMENTAR

DAVID HAT ALLE GOLIATHS BESIEGT. In Verkaufszahlen der Motorräder gemessen, ist Aprilia nur klein gegen KTM und Ducati, gar nicht zu sprechen von den japanischen Giganten. Doch dass der Rennstall aus Noale nun einen Doppelsieg in der MotoGP herausfahren konnte, ist nicht ein plötzliches Wunder der Technik, es ist die Kombination von vielen hochkompetenten und hochmotivierten Technikern, die eine lange Tradition verbindet, einem genauso kompetenten Top-Manager und der Bereitschaft des Giganten Piaggio, das nötige Budget für sein technisches Prestige-Projekt bereitzustellen, von dem er sich Know-how für die Zukunft all seiner Marken erhofft. Trotzdem ist es schön zu sehen, wie jahrelange konsequente Entwicklung Aprilia vom Ende des Startfeldes bis ganz an die Spitze gebracht hat. Jetzt müssen sich die Japaner ein Beispiel an ihnen nehmen, wenn sie selbst wieder an die Spitze gelangen wollen.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

MIT SUPERBIKERN

Viele Superbike-WM-Stars ließen es sich nicht nehmen, von den Testtagen in Argagón zur MotoGP nach Barcelona zu kommen. Álvaro Bautista war zu Gast beim Ducati-Werksteam, genau wie sein Coach Chaz Davies. Honda-Superbike-WM-Teamchef Leon Camier kam zur Besprechung mit den Honda-Technikern – wie auch Testfahrer Tetsuta Nagashima.

THE SHOW MUST GO ON

Dass die Veranstalter die Grand-Prix-Wochenenden in Partys verwandeln, ging nach Österreich auch in Barcelona weiter. Es gab ein riesiges Fangelände hinter der Hauttribüne, und die Siegerfeier des Sprintrennens fand auf der Freestyle-Bühne von Sponsor Monster Energy statt, wohin die drei Erstplatzierten mit ihren MotoGP-Bikes über Zufahrtsstraßen kamen. Nach der Siegerehrung am Sonntag durfte die Zielgerade gestürmt werden, es gab wieder eine lange Tanzparty, und die drei Spanier auf dem Podium warfen gar ihre Helme ins Publikum.

VERKEHRSPLANUNG

Bei dem massiven Kartenvorverkauf (schließlich kamen übers Wochenende 152 000 Besucher, 28 000 mehr als letztes Jahr) war ein Verkehrschaos zu befürchten, und die Dorna versuchte, zumindest die Aktiven und die Medien über eine Alternativroute in das Fahrerlager kommen zu lassen.

PAULOVITS

Katalanisches Volksfest: Espargaró, Viñales und Martín mit Scharen von Fans

Diese war zwar gut ausgeschildert und Ordner achteten darauf, dass keine Unbefugten sie benutzten, trotzdem kreuzte sie immer wieder die Straßen, die bereits völlig verstopft waren, und es galt die gleiche Devise wie immer: morgens früh kommen, abends spät heimfahren.

GEFAHR VON OBEN

Am Sonntagabend, als alle damit beschäftigt waren, das Fahrerlager wieder abzubauen, fiel eine Transportkiste von der Dachterrasse der Boxenanlage – direkt zwischen den Truck und die Box des Yamaha-Werksteams. Wie durch ein Wunder wurde niemand, der dort die Boxeneinrichtung in den Truck verlud, getroffen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Barcelona (E) – 3. August 2023 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,111 km über 23 Runden à 4,657 km. 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 32 Grad. Schnitt des Siegers: 165,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	38.56,159 min	356,4 km/h	1.40,362 min	M/M	25
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+0,377 sec	351,7 km/h	1.40,343 min	M/M	20
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	23	+2,831 sec	355,2 km/h	1.40,756 min	M/M	16
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	23	+4,867 sec	351,7 km/h	1.40,746 min	M/M	13
5.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	23	+7,529 sec	351,7 km/h	1.40,524 min	M/M	11
6.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	23	+10,590 sec	351,7 km/h	1.40,986 min	M/M	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+10,821 sec	350,6 km/h	1.40,933 min	M/M	9
8.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	23	+10,880 sec	355,2 km/h	1.40,879 min	M/M	8
9.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	23	+12,889 sec	349,5 km/h	1.40,987 min	M/M	7
10.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	23	+13,280 sec	349,5 km/h	1.40,933 min	M/M	6
11.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	23	+16,491 sec	354,0 km/h	1.41,304 min	M/M	5
12.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	23	+16,561 sec	355,2 km/h	1.41,203 min	M/M	4
13.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+21,616 sec	351,7 km/h	1.40,996 min	M/S	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+23,108 sec	351,7 km/h	1.41,269 min	M/M	2
15.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+26,740 sec	346,1 km/h	1.41,699 min	M/M	1
16.	Iker Lecuona (E)	Honda RC 213 V	23	+28,860 sec	348,3 km/h	1.41,830 min	M/S	–
17.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	23	+33,929 sec	350,6 km/h	1.41,494 min	M/M	–
	Nicht gewertet:							
	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	10	+13 Runden	350,6 km/h	1.40,823 min	M/M	–
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	3	+20 Runden	354,0 km/h	1.40,682 min	H/M	–
	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1	+22 Runden	354,0 km/h	3.06,350 min	M/M	–
	Nicht gestartet:							
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	0	+23 Runden	–	-	M/M	–
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	0	+23 Runden	–	-	M/M	–

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.38,639 min
2.	A. Espargaró	1.38,743 min
3.	Oliveira	1.38,748 min
4.	Viñales	1.38,772 min
5.	Martín	1.38,797 min
6.	Zarco	1.38,858 min
7.	A. Márquez	1.39,053 min
8.	Di Giannantonio	1.39,054 min
9.	Binder	1.39,057 min
10.	Bezzecchi	1.39,368 min
11.	Bastianini	1.39,575 min
12.	M. Márquez	1.39,701 min
13.	Miller	1.39,232 min
14.	P. Espargaró	1.39,330 min
15.	R. Fernández	1.39,360 min
16.	Morbidelli	1.39,452 min
17.	Quartararo	1.39,510 min
18.	Marini	1.39,573 min
19.	A. Fernández	1.39,573 min
20.	Mir	1.40,214 min
21.	Nakagami	1.40,388 min
22.	Lecuona	1.40,580 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	A. Espargaró	20.02,744 min
2.	Bagnaia	+1,989 sec
3.	Viñales	+2,040 sec
4.	Binder	+2,857 sec
5.	Martín	+4,341 sec
6.	Oliveira	+4,940 sec
7.	Zarco	+6,746 sec
8.	Bezzecchi	+6,888 sec
9.	Bastianini	+8,068 sec
10.	A. Márquez	+10,380 sec
11.	M. Márquez	+11,823 sec
12.	Marini	+11,900 sec
13.	Di Giannantonio	+12,018 sec
14.	R. Fernández	+13,284 sec
15.	Morbidelli	+16,207 sec
16.	Miller	+16,404 sec
17.	A. Fernández	+16,534 sec
18.	Quartararo	+17,147 sec
19.	Lecuona	+18,658 sec
20.	Nakagami	+19,080 sec
21.	Mir	+19,574 sec

Schnellste Runde: Bagnaia 1.39,327 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	260
2.	Martín	210
3.	Bezzecchi	189
4.	Binder	166
5.	A. Espargaró	154
6.	Zarco	141
7.	Marini	125
8.	Viñales	113
9.	Miller	104
23.	Folger	9
28.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	379
2.	KTM	215
3.	Aprilia	203
4.	Yamaha	102
5.	Honda	96

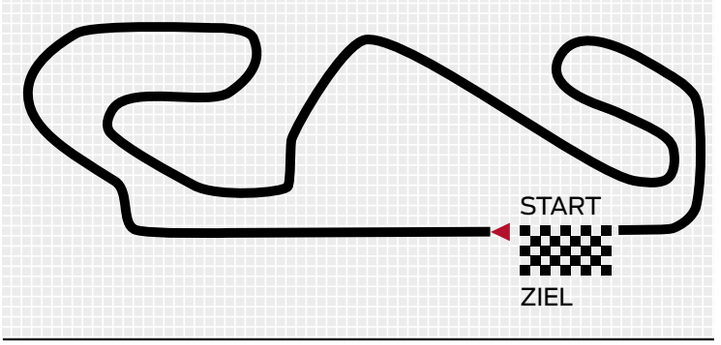
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	351
2.	Mooney VR46 Racing Team	314
3.	Ducati Lenovo Team	295
4.	Red Bull KTM Factory Racing	270
5.	Aprilia Racing	267
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	149
7.	Gresini Racing MotoGP	145
8.	LCR Honda	85
9.	GasGas Factory Racing Tech3	75
10.	Cryptodata RNF MotoGP Team	73

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

Rundenrekord: **1.39,939, Johann Zarco (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.38,639, Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **356,4 km/h, Aleix Espargaró (Aprilia), 2023**

STRECKE



„Wie die WM weitergeht, hängt auch davon ab, wie schnell Pecco wieder fahren kann. Ich fühle mich wieder gut auf dem Motorrad."

Jorge Martín

MOTOGP

Aleix Espargaró und Maverick Viñales

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dixons zweiter Sieg, Arbolinos

Die Nutznießer: Jake Dixon (#96) gewann, Pedro Acosta (#37) baute WM-Führung aus

TEAM ASPAR

So sehr sich Arón Canet vor Heimpublikum auch bemühte, Jake Dixon hatte an diesem Sonntag einfach die besseren Karten. Tony Arbolino wurde nur 22. und verliert immer mehr an Boden, Lukas Tulovic kollidierte mit seinem Teamkollegen.

Von: **Imre Paulovits**

Arón Canet gab mächtig Gas. Der Moto3-Vizeweltmeister von 2019 wollte nach elf zweiten Plätzen in der Moto2 beim Heimrennen des scheidenden Pons-Teams endlich seinen ersten Sieg feiern. Doch dann kam gegen Mitte des Rennens wieder Pedro Acosta nach vorn gestürmt und übernahm die Führung. Doch der WM-Leader konnte sich an der Spitze nicht absetzen, stattdessen konnte er seine Linien immer we-

MotoGP

Marco Bezzecchi bleibt bei VR46

Marco Bezzecchi hat sich für 2024 für das Team von Valentino Rossi und gegen die Werks-Ducati entschieden. KTM kann die Hoffnung auf ein zusätzliches MotoGP-Team endgültig beerdigen.

Von: **Imre Paulovits**

Valentino Rossi hat auf seinen Schützling Marco Bezzecchi eingeredet, ihm klargemacht, wie wichtig die menschliche Komponente in diesem Sport ist, vor allem in der Aufbauphase seiner MotoGP-Karriere. Und so hat sich der aktuelle WM-Dritte entschieden, auch nächstes Jahr im Team des neunfachen Weltmeisters zu bleiben, wo ein Teil von dessen alter Technik-Crew für ihn arbeitet. So bleibt die Frage, wer nun die zweite Pramac-Ducati neben Jorge Martín fahren wird, und auch dort hat Valentino Rossi seine Finger im Spiel, er will seinen Freund Franco Morbidelli dort unterbringen. Für den verbleibenden Ducati-Sitz bei Gresini machte in Barcelona das Gerücht die Runde, dass Jake Dixon trotz seines Aspar-Moto2-Vertrags für 2024 dort landen könnte, weil es wohl eine Ausstiegsklausel im Fall eines MotoGP-Vertrags gibt.

Die Bemühungen von KTM, einen zusätzlichen Platz im MotoGP-Feld für Pedro Acosta zu erhalten, scheinen endgültig gescheitert. In einem Fernsehinterview sprach sich Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta klar dagegen aus. Außerdem hat Ezpeleta auch klargemacht, dass er die Konzessionen für die Japaner auch durchsetzt, wenn KTM dagegen stimmen sollte. „Ich bin ehrlich enttäuscht nach alldem, was wir in den letzten zwei Jahrzehnten für den Nachwuchs in der Motorrad-WM getan haben“, so Pit Beirer. „Wir wollten allen unseren Fahrern eine Möglichkeit geben, nun muss einer draußen bleiben. Natürlich wird er Testfahrer und bekommt so viele Wildcard-Möglichkeiten wie möglich. Und wenn einer unserer GP-Fahrer ausfällt, wird er für ihn einspringen.“ Aber Dani Pedrosa hat seinen Testfahrer-Vertrag mit den Österreichern verlängert. Der 37-jährige Spanier wird auch bereits am nächsten Wochenende mit einer Wildcard in Misano fahren. ■

MOTOGP

Menschliche Seite gesiegt: Pablo Nieto, Marco Bezzecchi, Alessio Salucci (v.l.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

erster Nuller

niger halten. Diesmal hatte seine Reifentaktik versagt. Dafür wurde sein Teamkollege Albert Arenas immer stärker und fuhr seinem ersten Moto2-Podest entgegen, während sich Dixon wieder über Canet hermachte. Der Brite und das Aspar-Team hatten ihre Hausaufgaben am besten gemacht. Canet versuchte es bis zum Schluss, doch als er in Turn 12 einen bösen Rutscher hinten hatte, war klar, dass der 23-jährige Spanier auch weiter auf seinen ersten Moto2-Sieg warten muss. Dixon war überglücklich: „Arón war wirklich nicht leicht zu schlagen, er macht alles so gut. Ich habe den Kampf mit ihm richtig genossen. Das Team hat mir wirklich ein fantastisches Motorrad gegeben, und dass ich zwei Rennen in einem Jahr gewinne, damit ist mehr als ein Traum wahr geworden." Canet war nicht zu sehr niedergeschlagen. „Ich habe wirklich alles versucht, ich habe bis zum Schluss angegriffen, aber nach dem Hinterradrutscher in der vorletzten Kurve war ich in der letzten einfach nicht nah genug dran."

Lukas Tulovic Hoffnungen auf Punkte verpufften schon in der ersten Runde. „Ich hatte zwar keinen besonders guten Start, dafür aber eine super erste Kurve", so der Intact-Pilot. „Da habe ich viele Plätze gutgemacht. Dann bin ich in der dritten Kurve mit meinem Teamkollegen zusammengestoßen – und das hat uns beide ganz nach hinten geworfen. Ich habe dann mein Bestes getan, um wieder so weit es geht nach vorne zu kommen, habe dann einige Fahrer überholt und war dann recht früh wieder alleine mit viel Luft nach vorn. Ich konnte die Pace der Gruppe vor mir fahren, deshalb ärgert mich der Kontakt umso mehr." Den verletzten Darryn Binder ersetzte das Intact-Team durch Moto2-EM-Leader Senna Agius. Der 18-jährige Australier versuchte nach der Kollision ebenfalls wieder Boden gutzumachen, stürzte aber in der siebten Runde. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Álex Rins hat am Wochenende in Aragón mit einer Honda Fireblade trainiert. Bis Redaktionsschluss war noch nicht entschieden, ob er in Misano fahren wird. Eines ist sicher: Iker Lecuona wird die LCR-Honda nicht wieder fahren können, für ihn steht zur gleichen Zeit das Superbike-WM-Wochenende in Magny-Cours an. Tetsuta Nagashima, den die LCR-Mechaniker am Sonntagabend bereits „See you in Misano" verabschiedet haben, dementierte energisch: „Ich war nur für die Superbike-WM-Tests in Spanien und bin als Zuschauer nach Barcelona gekommen. Ich bin seit einem Jahr nicht mehr mit dem MotoGP-Motorrad gefahren."

MOTOGP/MOTO3

Die Überprüfung des Reifendrucks wurde in Barcelona nun endgültig eingeführt, Maverick Viñales war der Erste, dem eine Verwarnung wegen Unterschreitens des Mindestdrucks aufgebrummt wurde. Der Steward Panel brummte Deniz Öncü eine Zwölf-Sekunden-Strafe auf, weil er in der Zielkurve mit David Muñoz kollidiert war und dieser stürzte. Öncü war außer sich vor Wut: „Ich habe nur meine Linie gehalten. Wo hätte ich denn hinfahren sollen?" Dafür fand Aleix Espargaró klare Worte für die Strafe gegen Enea Bastianini nach dessen Startkollision: „Natürlich ist in der MotoGP die erste Kurve entscheidend für den späteren Rennverlauf. Aber wer in der ersten Kurve jemanden zu Fall bringt, sollte generell zwei Long-Lap-Penalties bekommen."

MOTO2/MOTO3

Am Montag fand bis nach Redaktionsschluss die erste Testfahrt mit Pirelli-Reifen für die Moto2 und Moto3 statt. Auch mit dabei: Deniz Öncü auf Kalex und Bahattin Sofuoglu auf Forward in der Moto2 sowie Noah Dettwiler in der Moto3.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 3. August 2023 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,797 km über 21 Runden à 4,657 km. 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jake Dixon (GB)	Kalex	21	36.51,330 min	1.44,540 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	21	+0,205 sec	1.44,626 min	20
3.	Albert Arenas (E)	Kalex	21	+1,027 sec	1.44,756 min	16
4.	Sergio García (E)	Kalex	21	+2,258 sec	1.44,880 min	13
5.	Manuel González (E)	Kalex	21	+2,662 sec	1.44,641 min	11
6.	Pedro Acosta (E)	Kalex	21	+3,664 sec	1.44,384 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	21	+4,239 sec	1.44,714 min	9
8.	Alonso López (E)	Boscoscuro	21	+4,314 sec	1.44,859 min	8
9.	Sam Lowes (GB)	Kalex	21	+4,607 sec	1.44,682 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	21	+8,729 sec	1.44,908 min	6
11.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+9,476 sec	1.45,064 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	21	+9,596 sec	1.44,956 min	4
13.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	21	+9,821 sec	1.44,844 min	3
14.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	21	+10,970 sec	1.44,988 min	2
15.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	21	+11,183 sec	1.44,941 min	1
16.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	21	+11,315 sec	1.45,240 min	–
17.	Tony Arbolino (I)	Kalex	21	+16,859 sec	1.45,094 min	–
18.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	21	+18,347 sec	1.45,071 min	–
19.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	21	+25,537 sec	1.45,681 min	–
20.	Borja Gómez (E)	Kalex	21	+25,788 sec	1.45,806 min	–
21.	Dennis Foggia (I)	Kalex	21	+26,188 sec	1.45,950 min	–
22.	Mattia Rato (I)	Kalex	21	+29,443 sec	1.45,980 min	–
23.	Rory Skinner (GB)	Kalex	21	+35,208 sec	1.46,014 min	–
24.	Kohta Nozane (J)	Kalex	21	+39,363 sec	1.46,022 min	–
25.	Izan Guevara (E)	Kalex	21	+52,086 sec	1.45,779 min	–
26.	Yeray Ruiz (E)	Forward	21	+53,208 sec	1.46,468 min	–
	Nicht gewertet:					
	Filip Salac (CZ)	Kalex	16	+5 Runden	1.45,677 min	–
	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	8	+13 Runden	1.45,783 min	–
	Senna Agius (AUS)	Kalex	7	+14 Runden	1.45,761 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	186
2.	Arbolino	164
3.	Dixon	142
4.	Canet	116
5.	López	100
6.	Vietti	86
7.	Aldeguer	84
8.	Salac	84
9.	Chantra	79
10.	Lowes	74
21.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	270
2.	Boscoscuro	139

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	245
2.	Elf Marc VDS Racing Team	238
3.	Speed Up Racing	184
4.	Pons Wegow LOS40	174
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	25

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Dixon	1.44,089 min
2.	Canet	1.44,184 min
3.	Ogura	1.44,214 min
4.	González	1.44,215 min
5.	Arenas	1.44,270 min
6.	Aldeguer	1.44,276 min
7.	López	1.44,344 min
8.	García	1.44,374 min
9.	Acosta	1.44,374 min
10.	Baltus	1.44,419 min
11.	Lowes	1.44,458 min
12.	Chantra	1.44,470 min
13.	Salac	1.44,490 min
14.	Roberts	1.44,682 min
15.	Vietti	1.44,838 min
16.	Alcoba	1.44,906 min
17.	VD Goorbergh	1.44,983 min
18.	Ramírez	1.45,202 min
19.	Bendsneyder	1.44,930 min
20.	Arbolino	1.45,021 min
21.	Agius	1.45,104 min
22.	Tulovic	1.45,220 min
23.	Foggia	1.45,248 min
24.	Gomez	1.45,314 min
25.	Skinner	1.45,607 min
26.	Rato	1.45,784 min
27.	Surra	1.45,905 min
28.	Guevara	1.45,950 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

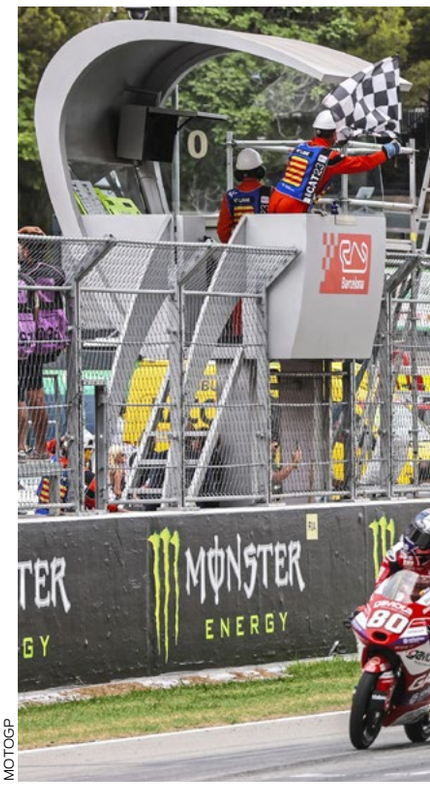
Moto3

Alonsos zweiter Sieg, Ruedas

Der Nachwuchs in der Moto3-WM kommt immer stärker. David Alonso gewann zum zweiten Mal in diesem Jahr, Rookies-Cup-Sieger José Antonio Rueda fuhr erstmals aufs Podest. Weil Holgado patzte und Öncü bestraft wurde, haben sich Ayumu Sasakis WM-Chancen verbessert.

Von: **Dian Sulistiyowati**

So eng es in der Moto3-WM zugeht, und so lang die Zielgerade in Barcelona ist – das Feld wurde durch die Windschattenspiele immer wieder durcheinandergewürfelt. So lief alles auf die letzte Runde hinaus. Und dass sich in einem Führungspulk mit WM-Leader Daniel Holgado, Jaume Masiá, Deniz Öncü, David Muñoz, David Alonso und Rookies-Cup-Sieger Jose Antonio Rueda etwas unvorhersehbares ereignen wird, war von vornherein klar. Zuerst patzte Holgado in Turn 10, und weil das Feld so eng beisammen war, nutzte es ihm nichts, dass er seine KTM schnell in Gang bekommen hat, er wurde nur 22. David Muñoz führte in die letzte Kurve hinein, wurde aber sowohl von Masiá als auch von Rueda angegriffen. Er wurde hinausgedrängt, und da kam Deniz Öncü, der selbst einen Angriff geplant hatte, mit Tempoüberschuss heran, rammte Muñoz und schickte ihn zu Boden. Alonso konnte sich vor Masiá setzen, Öncü wurde Dritter vor Rueda. Ayumu Sasaki, der das ganze Wochenende Probleme hatte, sein Tempo zu finden, aber zum Schluss all seine Erfahrung ausspielte, passierte den Zielstrich als Fünfter. Doch dann wurde Öncü wegen riskantem Fahren eine Sechs-Sekunden-Strafe aufgebrummt und er fiel vom dritten auf den zwölften Platz zurück. Sasakis Run von sechs Podestplätzen in Folge kam zwar zum Erliegen, dafür machte er an seinem bislang schwierigsten Wochenende den größten Sprung in der WM. Er hat jetzt nur noch 13 Punkte Rückstand zum WM-Führenden, sein nächster Verfolger liegt 19 Punkte hinter ihm. „Ich denke, wir haben heute unser Bestes gegeben“, wiegelte Sasaki ab. „Es war ein riskantes Rennen mit der großen Gruppe. Mein Team hat super Arbeit geleistet, ich habe mich im Rennen auf dem Motorrad gut gefühlt. In Misano müssen wir nun sicherstellen, dass wir wieder schneller sind, in der Hoffnung, wieder um den Sieg kämpfen zu können.“ Alonso zeigte sich über seinen zweiten Saisonsieg hocherfreut. „Meine Taktik war, vor der letzten Kurve auf dem zweiten Platz zu liegen und anzugreifen“, gestand er. „Das wurde dann etwas komplizierter als zunächst gedacht, aber nachdem es doch funktioniert hat, freue ich mich riesig auch für das Team, dass wir hier in Barcelona gewinnen konnten.“ ■



MOTOGP

Moto3

Collin Veijer: Spital statt Pokal

Der Höhenflug von Husqvarna-Junior Collin Veijer endete in Barcelona am Samstag: Er zog sich Knochenrisse im Fuß zu und musste am Sonntag zuschauen.

Collin Veijer hatte nach seinem Top-Rennen in Österreich gleich das nächste Highlight gesetzt. Aus den drei Trainings war er als Schnellster in die Q2 gekommen. Dann lag auch dort bereits die Pole-Position in der Luft, doch dann flog der 18-jährige Niederländer in Turn 5 brutal ab. Er schaffte es zurück zur Box, nach der Reparatur blieben ihm genau zwei Runden, was für den 18. Startplatz reichte. Doch den sollte er nicht einnehmen können. Die Untersuchung zeigte Knochenrisse in drei Mittelfußknochen links. In Misano wird er sich am Donnerstag dem medizinischen Check unterziehen müssen. „Mein Zustand bessert sich“, meinte Veijer am Sonntagabend. „Ich fühle mich jetzt ganz gut und habe keine Schmerzen, nur wenn ich mich bewege, habe ich das Gefühl, dass etwas nicht stimmt. Ich versuche, in Misano fit zu sein. Daheim gehe ich ins Krankenhaus, und dann versuchen wir, mich so schnell wie möglich wieder fit zu bekommen.“ ■ IP

WOBSER

Veijer: Drei Knochenrisse im Fuß

Moto3

Kelso top in Qualifying, Artigas in den Punkten

Das Glück für die Fahrer von PrüstelGP verteilte sich in Barcelona auf zwei Tage: Joel Kelso fuhr auf den dritten Startplatz, Xavier Artigas im Rennen in die Punkte.

Von den beiden Prüstel-Piloten schaffte nur Joel Kelso den Sprung ins Q2, doch dann konnte der Australier in seiner letzten schnellen Runde den Windschatten der anderen Fahrer perfekt für sich nutzen und zauberte die drittschnellste Zeit in den Asphalt. Damit sicherte er sich zum vierten Mal in dieser Saison einen Platz in der ersten Startreihe. Von dort hielt er sich viele Runden in den Top 3, doch nach einem Kontakt fiel er nach und nach zurück. Artigas kämpfte sich von Startplatz 24 immer weiter vor, schließlich wurde er 13., während Kelso frustriert außerhalb der WM-Punkte auf P18 landete. „Es war nicht das Ergebnis, das wir uns bei meinem Heim-Grand-Prix gewünscht hatten, aber ich bin trotzdem zufrieden damit“, meinte Artigas. Kelso war deutlich niedergeschlagener: „Ich habe acht Positionen verloren, als ich in der letzten Kurve getroffen wurde und hatte danach Mühe, mich davon zu erholen. Das muss ich noch lernen.“ ■ IP

LEKL

Joel Kelso: Dritter Startplatz

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

erstes Podest

Dreistigkeit siegt: David Alonso (#80) plante einen Angriff in der letzten Kurve – und der gelang

Vorschau GP San Marino

ZEITPLAN

GP von San Marino, Misano (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 8. September 2023

9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. freies Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	Moto2	Training

Samstag, 9. September 2023

8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.35	MotoGP	2. freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 2. April 2023

9.45–9.55	MotoGP	Warm-up
10.00	MotoGP	Fan-Parade
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 22 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von San Marino, Misano

Sieger 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Alonso López (E), Boscoscuro
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 1.42,448 (= 148,5 km/h)
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex, 1.35,996 (= 158,4 km/h)
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati 1.31,899 (= 165,5 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda, 1.41,710 (= 149,5 km/h)
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex, 1.36,867 (= 157,0 km/h)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati 1.31,868 (= 165,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Romano Fenati (I), Honda, 1.41,648 (= 149,6 km/h) (2021)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.36,182 (= 158,1 km/h) (2021)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati 1.31,868 (= 165,6 km/h)(2022)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 3. August 2023 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 83,826 km über 18 Runden à 4,657 km. 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	David Alonso (COL)	GasGas	18	33.00,945 min	1.49,141 min	25
2.	Jaume Masiá (E)	Honda	18	+0,076 sec	1.48,972 min	20
3.	José Antonio Rueda (E)	KTM	18	+0,234 sec	1.49,318 min	16
4.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	18	+0,289 sec	1.49,337 min	13
5.	Stefano Nepa (I)	KTM	18	+0,401 sec	1.49,122 min	11
6.	Riccardo Rossi (I)	Honda	18	+0,524 sec	1.49,080 min	10
7.	Kaito Toba (J)	Honda	18	+0,680 sec	1.48,977 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	+0,967 sec	1.49,216 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	18	+1,060 sec	1.48,945 min	7
10.	Ivan Ortolá (E)	KTM	18	+1,125 sec	1.49,082 min	6
11.	Matteo Bertelle (I)	Honda	18	+1,304 sec	1.49,117 min	5
12.	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+6,129 sec	1.49,284 min	4
13.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	18	+6,458 sec	1.49,468 min	3
14.	Taiyo Furusato (J)	Honda	18	+6,485 sec	1.49,554 min	2
15.	Romano Fenati (I)	Honda	18	+6,964 sec	1.49,217 min	1
16.	Scott Ogden (GB)	Honda	18	+6,679 sec	1.49,638 min	–
17.	Diogo Moreira (BR)	KTM	18	+7,024 sec	1.49,386 min	–
18.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	18	+7,098 sec	1.49,494 min	–
19.	Mario Aji (RI)	Honda	18	+7,150 sec	1.49,590 min	–
20.	Tatchakorn Buasri (T)	Honda	18	+7,170 sec	1.49,445 min	–
21.	David Salvador (E)	KTM	18	+10,354 sec	1.49,372 min	–
22.	Daniel Holgado (E)	KTM	18	+14,757 sec	1.48,902 min	–
23.	Joshua Whatley (GB)	Honda	18	+18,755 sec	1.49,714 min	–
24.	David Almansa (E)	Husqvarna	18	+18,800 sec	1.49,612 min	–
25.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	18	+27,664 sec	1.49,812 min	–
26.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	18	+32,185 sec	1.50,032 min	–
27.	Ana Carrasco (E)	KTM	18	+32,287 sec	1.50,384 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	161
2.	Sasaki	148
3.	Masiá	129
4.	Öncü	128
5.	Ortolá	124
6.	Alonso	115
7.	Moreira	94
8.	Rueda	81
9.	Nepa	67
10.	Artigas	60

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	243
2.	Honda	170
3.	Husqvarna	151
4.	GasGas	132
5.	CFMoto	65

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	209
2.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	195
3.	Team MTA	191
4.	Leopard Racing	178
5.	GasGas Aspar Team	167
6.	Red Bull KTM Tech3	163
7.	MT Helmets – MSI	99
8.	SIC58 Squadra Corse	82
9.	CFMoto PrüstelGP	79
10.	BOE Motorsports	53

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Ortolá	1.48,205 min
2.	Öncü	1.48,509 min
3.	Kelso	1.48,563 min
4.	Masiá	1.48,641 min
5.	Bertelle	1.48,654 min
6.	Suzuki	1.48,743 min
7.	Rueda	1.48,758 min
8.	Nepa	1.48,904 min
9.	Toba	1.48,932 min
10.	Rossi	1.49,031 min
11.	Holgado	1.49,055 min
12.	Alonso	1.49,065 min
13.	Sasaki	1.49,178 min
14.	Furusato	1.49,211 min
15.	Fenati	1.49,315 min
16.	Ogden	1.49,362 min
17.	Farioli	1.49,996 min
18.	Veijer	1.50,346 min
19.	Moreira	1.49,657 min
20.	Salvador	1.49,756 min
21.	Muñoz	1.49,840 min
22.	Yamanaka	1.50,182 min
23.	Aji	1.50,254 min
24.	Artigas	1.50,261 min
25.	Almansa	1.50,291 min
26.	Fellon	1.50,309 min
27.	Buasri	1.50,404 min
28.	Whatley	1.50,443 min
29.	Carrasco	1.50,523 min
30.	Azman	1.50,847 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der neue WM-Leader Mattia Casadei (#40) vor Torres, Mantovani (#9) und Garzó (#4)

MOTOGP

Führungswechsel

Während WM-Leader Jordi Torres in beiden Rennen einen Fehler machte und beim zweiten sogar stürzte, übernahm Mattia Casadei mit einem zweiten Platz und einem Sieg die WM-Führung. Randy Krummenacher verlor weiter an Boden.

Von: **Imre Paulovits**

Man merkte Jordi Torres schon an, dass er vor Heimpublikum mächtig unter Druck stand. Doch der WM-Leader agierte zunächst souverän und fuhr sich im Qualifying auf die Pole-Position. Im ersten Rennen kämpfte er mit seinem schärfsten WM-Rivalen Mattia Casadei, mit Mugello-Sieger Andrea Mantovani und mit Intact-Pilot Héctor Garzó um die Führung. Doch dann kollidierte Torres in der letzten Runde mit Casadei und fiel bis auf den siebten Platz zurück. Das Trio, das nun an der Spitze übrig blieb, kämpfte um jeden Zentimeter, und Mantovani konnte sich auf dem Zielstrich um Reifenbreite vor Casadei durchsetzen, der nun aber in der Tabelle bis auf vier Punkte auf Torres aufschloss. Im zweiten Rennen wollte Torres den Schnitzer wiedergutmachten. Nachdem er sich zu Rennmitte an die Spitze gesetzt hatte, begann er, vorne wegzuziehen. Doch dann rutschte ihm in der Zielkurve das Vorderrad weg, und statt sich für das Finale in Misano ein Polster aufzubauen, musste der zweifache MotoE-Weltcupsieger zusehen, wie Casadei einen Sieg herausfuhr und ihm um 21 Punkte davonzog. „Im ersten Rennen war ich vielleicht zu fair“, machte Torres seinem Ärger Luft. „Das Manöver von Casadei war sehr riskant, und er hat mich fast zum Sturz gebracht. Im zweiten Rennen habe ich es etwas aggressiver versucht, ich wollte unbedingt vorne bleiben, habe mehr gepusht und bin gestürzt. Wir haben aber gezeigt, wie konkurrenzfähig wir sind. Und wir werden bis zum Schluss um den Titel kämpfen.“

Schwerer als erwartet

Die Titelhoffnungen musste Randy Krummenacher endgültig begraben. Eigentlich hatte sich der Schweizer auf Barcelona gefreut, weil er die Strecke aus mehreren Klassen gut kennt. „In den Rennen hatte ich die Pace der Spitze, aber leider musste ich den Preis dafür zahlen, dass ich nur von Startplatz 11 aus in die Rennen gehen konnte“, fasste der 33-jährige Schweizer zusammen. „Der Freitag lief absolut nicht zufriedenstellend. Wir haben zu lange gebraucht, um das Setup hinzubekommen. Ich hatte zunächst Schwierigkeiten mit der Front und auch hinten zu wenig Traktion. Da müssen wir uns klar verbessern, damit wir in Misano wieder angreifen können. Für den Renntag haben wir das Motorrad perfekt hinbekommen. Da war meine Pace voll da. Aber weil ich von so weit hinten starten musste, ging nicht mehr.“

Dafür konnte Héctor Garzó dem Intact-Team einen Podestplatz bescheren. „Das erste Rennen war gut“, freute sich der 25-jährige Spanier. „Ich konnte mich gleich nach dem Start auf die Podiumspositionen schieben. Ich bin glücklich über den dritten Platz. Das zweite Rennen war etwas schwieriger, denn ich hatte bereits ab der Einführungsrunde das gleiche Problem mit dem Vorderreifen wie am Freitag. In den letzten beiden Runden strauchelte ich sehr, weil der Reifen wie verrückt vibrierte.“ ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Barcelona (E): 2. September

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Andrea Mantovani (I)	12.47,539 min
2.	Mattia Casadei (I)	+0,044 s
3.	Héctor Garzó (E)	+0,230 s
4.	Matteo Ferrari (I)	+0,950 s
5.	Nicolas Spinelli (I)	+1,011 s
6.	Randy Krummenacher (CH)	+2,129 s
7.	Jordi Torres (E)	+2,524 s
8.	Miquel Pons (E)	+2,962 s
9.	Alessandro Zaccone (I)	+3,102 s
10.	Kevin Manfredi (I)	+3,379 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Barcelona (E): 2. September

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Mattia Casadei (I)	12.47,019min
2.	Andrea Mantovani (I)	+0,072 s
3.	Nicolas Spinelli (I)	+0,388 s
4.	Héctor Garzó (E)	+0,424 s
5.	Matteo Ferrari (I)	+0,498 s
6.	Miquel Pons (E)	+1,071 s
7.	Kevin Zannoni (I)	+1,208 s
8.	Alessandro Zaccone (I)	+1,801 s
9.	Randy Krummenacher (CH)	+2,596 s
10.	Eric Granado (BR)	+4,458 s

WM-STAND

1.	Casadei	219 Punkte
2.	Torres	198
3.	Ferrari	197
4.	Garzó	175
5.	Krummenacher	154
6.	Granado	137
7.	Mantovani	127
8.	Spinelli	109
9.	Zannoni	109
10.	Manfredi	104

MOTOGP

Zweites Rennen: Mantovani, Casadei, Spinelli (v.l.)

WOBSER

Héctor Garzó bescherte Intact einen Podestplatz

LEKL

Krummenacher: Pace erst am Renntag da

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Rea geht zu Yamaha

Beim Test in Aragón in der letzten Woche war Jonathan Rea noch Schnellster mit der Kawasaki, am Montag ließ der sechsfache Weltmeister die Bombe platzen: 2024 fährt er für Yamaha!

Von: **Imre Paulovits**

Das Gerücht ging schon vor der Sommerpause um, dass Jonathan Rea zu Yamaha gehen könnte. Er hatte zwar zu Saisonbeginn eine Vereinbarung mit Kawasaki über eine längerfristige Zusammenarbeit geschlossen, doch ein Vertrag war es nicht. Als nach dem Wechsel von Toprak Razgatlioglu zu BMW die Blauen auf ihn zukamen, hatte er eine schwere Entscheidung zu treffen. Er sagte es vor der Sommerpause offen heraus: „Ich werde jetzt nach Hause gehen und genau darüber nachdenken, was das Beste für mich, meine Familie und meine Zukunft ist."

Nun hat er sich entschieden. Mit 122 Siegen hat Jonathan Rea in der Supersport- und der Superbike-WM so viele Siege eingefahren wie einst Giacomo Agostini bei den 350ern und den 500ern. Nur noch den einen Sieg, den er 1977 in der Formel-750-WM holte, liegt Agostini vor dem sechsfachen Superbike-Weltmeister. Doch in den letzten drei Jahren fiel es Rea immer schwerer, sich mit der Kawasaki gegen Toprak Razgatlioglu auf der Yamaha und Álvaro Bautista auf der Ducati zu behaupten. Im Regen von Most hat er bewiesen, dass er fahrerisch noch immer in der Lage dazu ist. Nun hat er für zwei Jahre bei Yamaha unterschrieben, wo er bessere Chancen sieht. ■

WORLDSBK

Jonathan Rea beim Test in Aragón: Schnellster, aber keine 2024er-Teile probiert

Superbike-WM

Iannone mit Ducati

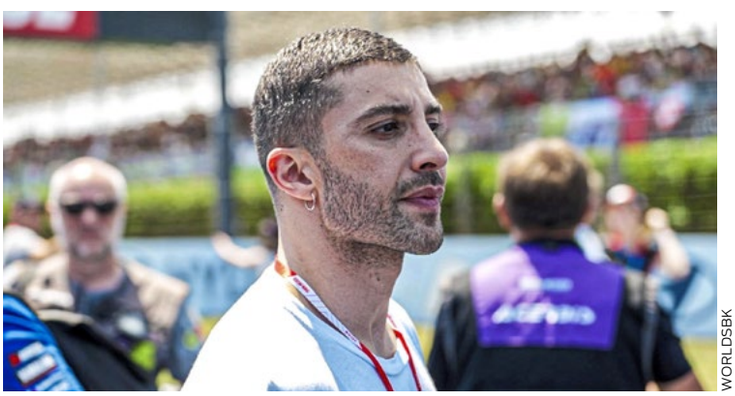
Ducati hat am Wochenende bestätigt, dass Andrea Iannone 2024 für eines ihrer Teams fahren wird. Aber in welchem Team der Sieger des Österreich-GP 2017 antritt, steht noch nicht fest.

Von: **Imre Paulovits**

Andrea Iannone wurde beim Malaysia-Grand-Prix 2019 einem Routine-Dopingtest unterzogen, bei dem unerlaubte Substanzen gefunden wurden.

Er bekam eine 18-monatige Sperre, weil er sich aber keiner Schuld bewusst war und der Verzehr von Hühnchen in Asien durch deren Hormonbehandlung als Grund ausgemacht wurden, gingen er und Aprilia gegen das Urteil vor. Doch das Berufungsgericht verlängerte die Strafe auf vier Jahre, die jetzt um sind.

Da Iannone gesehen hat, dass er im MotoGP-Feld nicht unterkommen kann, hat er nach Möglichkeiten in der Superbike-WM Ausschau gehalten, und letzte Woche hat Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna öffentlich bekannt gegeben, dass der 34-Jährige nächstes Jahr für die Marke, mit der er 2016 den Grand Prix von Österreich gewonnen hatte, in der Superbike-WM antreten wird. „Ich kenne seine Fähigkeiten und freue mich, wieder mit ihm zusammenzuarbeiten." In welchem Team er fahren wird, soll in Kürze bekannt gegeben werden. ■



WORLDSBK

Andrea Iannone plant seine Rückkehr mit Ducati in der Superbike-WM

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Letzte Woche fuhren die Werksteams von BMW, Ducati, Honda und Kawasaki in Aragón. Jonathan Rea, der an der Bremsstabilität gearbeitet hatte, war mit 1.49,101 Schnellster vor Álvaro Bautista und Danilo Petrucchi, die auf identische 1.49,168 kamen. Nach Reas spektakulärem Wechsel zu Yamaha ist klar, warum er an dem diesjährigen, Alex Lowes an dem nächstjährigen Motorrad gearbeitet hat. Kawasaki ließ auch den 20-jährigen Adrian Huertas, Supersport-300-Weltmeister von 2021, der sich derzeit in der Supersport immer besser macht, das Superbike testen – und der Youngster machte eine gute Figur. Bei Honda testete neben Iker Lecuona und Xavi Vierge auch Tetsuta Nagashima. Der Japaner soll in Zukunft vermehrt in Europa testen, um die Japaner nach vorn zu bringen. In Aragón fuhr auch Can Öncü erstmals seit Assen wieder. Er will in Magny-Cours versuchen, wieder zu fahren.

SUPERBIKE-WM

Der einstige Kawasaki-Superbike-WM-Teamchef Paul Birt, dessen PBM-Ducatis derzeit mit Tommy Bridewell und Glenn Irvin die ersten beiden Plätze in der laufenden British Superbike belegen, ist letzten Donnerstag im Alter von 56 Jahren verstorben. Wie es mit dem Team weitergehen soll, steht noch nicht fest.

GESPANN-WM

Werner Schwärzel feiert am Freitag, den 6. September, seinen 75. Geburtstag. Der Schwarzwälder gewann zehn Grands Prix und sechs Vizeweltmeisterschaften, 1982 wurde er mit Andreas Huber Weltmeister. Dazu gewann Schwärzel zwischen 1973 und 1985 zehn deutsche Meistertitel. Später nutzte Schwärzel sein Wissen als Tuner und half unter anderem bei der Karriere von Pit Beirer.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GASGAS

MXGP-Start: Schnellstarter Prado (r.) vorn, aber dann ...

Weltmeister ist zurück

Der fünffache Champion Tim Gajser (Honda) meldete sich mit dem Tagessieg im türkischen Afyonkarahisar eindrucksvoll zurück, und KTM-Star Liam Everts gewann nach hartem Kampf die MX2-Klasse. Simon Längenfelder (GasGas) verpasste um Haaresbreite das Podium.

Von: **Frank Quatember**

Überraschend ließen beide WM-Spitzenreiter ordentlich Federn, doch zwei Runden vor dem Finale in England bleibt der Vorsprung für Jorge Prado und Andrea Adamo noch komfortabel. Kaum Zuschauer, ein mageres Fahrerfeld. Beim Großen Preis der Türkei zeigte sich die Motocross-WM wie erwartet nicht von ihrer besten Seite. Am Samstag kamen auch noch Platzregen und heftiger Sturm hinzu, sodass nach dem MX2-Qualifying abgebrochen werden musste. Immerhin kam so der Slowene Tim Gajser als Schnellster des Zeittrainings zu seiner ersten Pole-Position seit dem Comeback in Loket.

Lauf 1 begann vogelwild. Der Schweizer Guillod war als Erster an der Holeshot-Linie, doch Prado drückte die GasGas vorbei in Führung. Aus dem Nichts heraus stürzte der Spanier nach Kurve 2, blieb dann stehen und schlug verzweifelt – nach dem Motto „Wenn es nicht angeht, einfach draufhauen" – auf sein Motorrad ein.

Febvre nahm Geschenk an

Das half, die GasGas sprang an, und Prado blieb im Rennen. An der Spitze machte sich zunächst Tim Gajser breit, während Topfavorit Romain Febvre auf der Werks-Kawasaki von Teambesitzer Kimi Räikkönen schnell Valentin Guillod kassierte und die Jagd auf den Slowenen begann. In Runde 7 war es so weit: Gajser ließ die Tür nur einen Spaltbreit offen, und der enorm schnelle Franzose nahm das Geschenk an. Guillod wurde nun durchgereicht und in der Schlussphase noch von Landsmann Jeremy Seewer passiert, der auf der Startgeraden brutal eingeklemmt worden war. Sehenswert war der ultralange Zweikampf um Platz 3 zwischen den Yamaha-Piloten Calvin Vlaanderen und Weltmeister Maxime Renaux, den der Franzose für sich entschied. Rückkehrer Mattia Guadagnini (GasGas) hielt sich nach einem super Start lange in den Top 3. Dem jungen Italiener fehlte aber im letzten Drittel die Kraft nach der langen Rennpause.

> „Ich habe mich großartig hier gefühlt, trotz Sturz. Ich blieb vorn und bin wieder zurück."
> Tim Gajser, MXGP-Sieger

Der zweite Lauf hatte es erneut schon nach wenigen Sekunden in sich. Eingangs der Startkurve flog Jeremy Seewer kopfüber von der Yamaha und wurde zudem noch von Guillod hart getroffen. Jorge Prado fuhr wie erwartet zum Startsieg, doch urplötzlich blieb seine GasGas – diesmal ohne Sturz – wieder in Kurve 2 stehen und sorgte für entsetzte Gesichter beim Team des Galiziers.

Prados schwarzer Sonntag

Ein schwarzer Sonntag für den WM-Spitzenreiter! Wie in Lauf 1 setzte sich Tim Gajser an die Spitze. Und wie in den guten, alten Zeiten fuhr der Slowene präzise wie ein Uhrwerk Runde für Runde einen klaren Vorsprung von fast zehn Sekunden auf die beiden Franzosen Renaux und Febvre heraus. Doch die Strecke war enorm tückisch, unvermittelt verlor Gajser die Kontrolle, musste zu Boden und hatte plötzlich den aggressiven Renaux am Hinterrad. Doch der Champion blieb cool und fuhr hochverdient den ersten GP-Sieg seit mehr als einem Jahr ein. „Ich habe mich trotz Armpump großartig hier gefühlt", jubelte der glückliche Gajser. „Klar, das war ein großer Fehler in Lauf 2, aber ich blieb bis zum Ziel vorn

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

und bin wieder zurück!“ Auch Gegner Maxime Renaux zollte dem Slowenen Respekt: „Ich hätte vom Sturz profitieren müssen, konnte aber dem Speed von Tim nicht folgen.“

Das Duell der Pechvögel Prado und Seewer um Rang 9 gewann der Spanier, dem der indisponierte Tageszweite Romain Febvre damit im Titelkampf etwas näher auf die Pelle rückte.

GasGas-Pilot Simon Längenfelder begann nach dem knappen Sieg über Liam Everts im Samstags-Qualifying auch den ersten Lauf perfekt mit dem Startsieg. Doch wenige Meter später stoppte den Deutschen eines der zahlreichen Löcher, und rechts und links zogen Isaac Gifting und Jago Geerts vorbei am Franken. Simon blieb unbeeindruckt, arbeitete hart in der verbleibenden Rennzeit und passierte in Runde 8 den wiedererstarkten Belgier Geerts (Yamaha). Zwei Runden später war Gifting an der Reihe. Der Schwede wehrte sich verzweifelt, es kam auch zum harten Kontakt, doch letztlich setzte sich mit Längenfelder der schnellere Fahrer durch. Mit Geerts und Everts junior folgten die starken Belgier auf den Plätzen, während Husky-Supertalent Lucas Coenen mit Schulterverletzung aufgeben musste. Die MXoN-Teilnahme steht für den erst 16-jährigen Lockenkopf auf der Kippe. Tabellenführer Adamo hatte Pech, krachte zunächst in seinen Teamkollegen Everts und reihte nach dem Sturz Fehler an Fehler.

Erster Laufsieg für Horgmo

Im zweiten Lauf setzte sich Roan van de Moosdijk im Kampf um den Startsieg durch, dahinter machte Everts sofort Dampf. Aber auch Kevin Horgmo, Schützling des exzentrischen Ex-Weltklassepiloten Marc De Reuver, war extrem motiviert und lieferte sich mit Everts einen harten Fight. Ab Runde 4 ging es dabei um den Sieg, denn Van de Moosdijk fiel auf Rang 3 zurück.

In Runde 13 stürzte Everts, und der Norweger übernahm Platz 1. Mit dem Laufsieg schaffte Horgmo seinen ersten Triumph in dieser Saison: Spät, aber nicht zu spät. Jago Geerts sicherte sich Rang 4 gegen den wild anstürmenden Andrea Adamo, der damit zwar das Red Plate mitnehmen durfte, aber „nur“ noch 48 Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle hat. Simon Längenfelder hatte keinen guten Start und verpasste als Sechster knapp den Sprung auf das Tagespodium. ■

SHOTBYBAVO

Gelungenes Comeback: Erster Sieg für Tim Gajser seit einem Jahr

ARCHER

Next Generation: Harry Everts, Stefan Everts, GP-Sieger Liam Everts (v.l.)

MOTOCROSS-GP TÜRKEI/MXGP

Afyonkarahisar (TR): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **1. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 17 Runden à 1,725 km (= 29,325 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	35.02,660 min = 50,208 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 4,675 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 14,345 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 18,320 s
5.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 23,491 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 26,600 s
7.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	17	+ 27,218 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 27,627 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 34,203 s
10.	Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+ 35,425 s

Afyonkarahisar (TR): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **2. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 17 Runden à 1,725 km (= 29,325 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34.9,435 min = 51,262 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 5,834 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 11,824 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 13,603 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 17,274 s
6.	Pauls Jonass (LV)	Honda	17	+ 19,023 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 21,175 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 26,087 s
10.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 28,302 s
18.	Valentin Guillod (CH)	Honda	14	+ 3 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	841 Punkte
2.	Romain Febvre	774
3.	Jeremy Seewer	676
4.	Glenn Coldenhoff	628
5.	Ruben Fernandez	570
6.	Calvin Vlaanderen	532
7.	Jeffrey Herlings (NL)	456
9.	Valentin Guillod	310
18.	Tom Koch (D)	150
21.	Maximilian Spies (D)	115

1.	GasGas	853 Punkte
2.	Yamaha	849
3.	Kawasaki	790

MOTOCROSS-GP TÜRKEI/MX2

Afyonkarahisar (TR): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **1. Lauf:** 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 17 Runden à 1,725 km (= 29,325 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	35.45,773 min = 49,199 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 3,146 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 6,343 s
4.	Roan v. de Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 8,728 s
5.	Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 18,844 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 20,342 s
7.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	17	+ 34,483 s
8.	David Braceras (E)	Kawasaki	17	+ 36,991 s
9.	Oriol Oliver (E)	KTM	17	+ 38,735 s
10.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 45,782 s

Afyonkarahisar (TR): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **2. Lauf:** 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet, 17 Runden à 1,725 km (= 29,325 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	34.26,830 min = 51,078 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 2,636 s
3.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 4,630 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 6,996 s
5.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 17,074 s
6.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	17	+ 28.410 s
7.	Oriol Oliver (E)	KTM	17	+ 38,700 s
8.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	17	+ 43,632 s
9.	Emil Weckman (FIN)	Honda	17	+ 44,777 s
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 47,359 s

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	732 Punkte
2.	Liam Everts	684
3.	Jago Geerts	650
4.	Simon Längenfelder	645
5.	Lucas Coenen (B)	520
6.	Roan van de Moosdijk	508
7.	Kevin Horgmo	505
8.	Kay de Wolf (NL)	501
20.	Marcel Stauffer (A)	52
23.	Mike Gwerder (CH)	45

1.	Yamaha	866 Punkte
2.	KTM	835
3.	Husqvarna	795

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Langbahn-WM Morizès

Nur noch ein Punkt fehlt

In Morizès gewann Romano Hummel seinen ersten Langbahn-GP 2023. Doch alle Augen blickten auf das Titelduell Harris vs. Smolinski. Der Bayer konnte Harris' Vorsprung auf einen Punkt reduzieren.

Von: **Thomas Schiffner**

VELDHUIZEN

Keine Titelchance mehr, aber GP-Sieger in Frankreich: Romano Hummel

Mühldorfs Clubchef Josef Frohnwieser reibt sich die Hände: Vor dem Showdown am Inn am 17. September beträgt der Rückstand von Martin Smolinski auf dem Weg zu seinem zweiten WM-Titel nur noch einen Punkt. Die Entscheidung wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in Mühldorf im letzten Lauf der Saison fallen.

Im französischen Morizès begann der GP mit Sturm und Starkregen. Nach zwei Läufen musste unterbrochen werden, bevor das Rennen weiterlief und erst nach Mitternacht beendet wurde. Lukas Fienhage konnte wegen seiner noch nicht überwundenen Verletzung von Scheeßel nicht antreten. In den 15 Heat Races qualifizierten sich Hummel mit 19 Punkten (nur ein Punktverlust gegen Franc), Smolinski (18) und Kenneth Kruse Hansen (17) direkt für das Finale. Chris Harris (14) musste den Umweg über das Last Chance Heat nehmen. Das gewann er allerdings vor dem fünften Finalisten Dave Meijerink. Zach Wajtknecht, in den Vorläufen mit 15 Punkten besser als Harris, beendete seine letzte Chance wegen technischer Probleme als Letzter. Der Brite (Platz 8) ist damit endgültig aus dem Titelrennen ausgeschieden und muss in Mühldorf auch um seinen Medaillenplatz bangen.

Im Finale startete Hummel von ganz außen und konnte an der Spitze alle Angriffe von Smolinski (Startplatz 4) abwehren. Harris fuhr nur an der vierten Position hinter Meijerink, doch der „Bomber", der auch noch Druck von hinten von Kenneth Kruse Hansen verspürte, startete in Runde 3 eine finale Attacke auf den Holländer und konnte außen vorbeiziehen. So fährt er mit einem Punkt Vorsprung auf Smolinski nach Mühldorf. Dort könnte es so kommen wie 2018: Smolinski wurde mit einem Punkt Vorsprung Langbahn-Weltmeister. ■

LANGBAHN-WM

Morizès (F), 2. September

1.	Romano Hummel (NL)	19 Pkte.
2.	Martin Smolinski (D)	18
3.	Chris Harris (GB)	14
4.	Dave Meijerink (NL)	12
5.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	17
6.	Jacob Bukhave (DK)	9
7.	Josef Franc (CZ)	10
8.	Zach Wajtknecht (GB)	15
9.	Hynek Stichauer (CZ)	7
14.	Stephan Katt (D)	4

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 6 Läufen

1.	Chris Harris	88 Pkte.
2.	Martin Smolinski	87
3.	Zach Wajtknecht	62
4.	Kenneth Kruse Hansen	56
5.	Romano Hummel	56
6.	Josef Franc	51
7.	Jacob Bukhave	49
11.	Lukas Fienhage (D)	47
12.	Stephan Katt	26
15.	Erik Riss (D)	15

Rally-Raid-WM Desafio Ruta 40

Zwei Sieger in Argentinien

Obwohl ein Privatier den fünften Rally-Raid-WM-Lauf in Argentinien gewann, wurde Luciano Benavides zum Sieger des WM-Laufes erklärt, und der Husqvarna-Werksfahrer übernahm auch die Führung in der Weltmeisterschaft.

Von: **Thomas Schiffner**

Von fünf Etappen drei gewonnen und im Ziel in Salta Gewinner der Desafio Ruta 40 mit zwölf Minuten Vorsprung – ein deutliches Zeichen setzte der junge Spanier Tosha Schareina auf seiner mit Werksteilen veredelten Honda in Südamerika. Da er nicht in einem Werksteam für die Cross-Country-WM eingeschrieben ist, bekam Husqvarna-Pilot Luciano Benavides die maximale Punktzahl. Trotzdem stellte HRC fünf der ersten sieben Fahrer im Endergebnis. Die Chancen der Werksfahrer der Pierer Group sanken schon vor und während der Rallye: Sam Sunderland (GasGas) musste wegen noch mangelnder Fitness vorzeitig aufgeben. Toby Price (9.) brach auf Etappe 2 an seiner KTM der Stoßdämpfer, er verlor viel Zeit und musste die WM-Führung an Benavides abgeben. Sein Teamkollege Matthias Walkner, der schon auf der ersten Etappe einen Reifenschaden hatte, gab ihm seinen Stoßdämpfer und schied damit selbst aus.

FULLNOISE.COM

Wirklicher Sieger: Tosha Schareina

Hero-Werkspilot Ross Branch wurde guter Vierter, sein deutscher Teamkollege Sebastian Bühler schied vorzeitig aus.

Bei der Marokko-Rallye müsste Toby Price 9 Punkte auf Benavides gutmachen, um ihm den WM-Titel noch zu entreißen. ■

RALLY-RAID-WM

Desafio Ruta 40 (RA), 27.08.–01.09.

1.	Tosha Schareina (E), Honda	15:58.46 h
2.	Luciano Benavides (RA), Husq.	16:10.22
3.	Ricky Brabec (USA), Honda	16:20.02
4.	Ross Branch (BWA), Hero	16:25.31
5.	Adrien Van Beveren (F), Honda	16:27.38
6.	Pablo Quintanilla (RCH), Honda	16:37.54
7.	José Cornejo (RCH), Honda	16:51.03
8.	Bradley Cox (ZA), KTM	17:01.01
9.	Toby Price (AUS), KTM	17:24.00
10.	Konrad Dabrowski (PL), Husq.	17:39.54

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 5 Veranstaltungen

1.	Luciano Benavides	80 Punkte
2.	Toby Price	71
3	Adrien Van Beveren	66
4.	Ross Branch	45
5.	Kevin Benavides (RA), KTM	43
6.	José Cornejo	41
7.	Daniel Sanders (AUS), GasGas	39
8.	Pablo Quintanilla	39
9.	Ricky Brabec	38
10.	Skyler Howes (USA), Husqvarna	34

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Martin Vaculik führt, dahinter Jack Holder, Bartosz Zmarzlik auf Podiumskurs

LANNING

Einmal nicht Zmarzlik

Bartosz Zmarzlik hat den britischen GP zwar nicht gewonnen, dennoch ist er als Dritter der ganz große Gewinner, denn der Pole konnte seinen Vorsprung in der WM-Gesamtwertung um zwei weitere Punkte ausbauen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Zmarzlik konnte keinen seiner fünf Vorläufe gewinnen und schaffte mit acht Punkten nur knapp den Sprung in die Semifinals. Dort aber war er wieder auf den Punkt in gewohnter WM-Topform und fuhr anfangs der zweiten Runde äußerst leichtfüßig von der dritten Position vorbei an Martin Vaculik an die Spitze. Im Finale hatte der Lublin-Star eine „hautnahe" Startphase gegenüber dem neben ihm fahrenden Jack Holder und fiel danach auf den letzten Platz zurück. Dennoch brillierte Zmarzlik mit einem unglaublichen letzten Bogen, den er mit nicht endendem Zug fuhr, sodass er den Dritten, Freddie Lindgren, noch ganz kurz vor der Ziellinie überholen konnte. Nach dem Finale in Riga war es eine weitere direkte Deklassierung Lindgrens durch den Titelverteidiger: „Ich bin sehr glücklich. Der dritte Platz fühlt sich an wie ein Sieg. Ich habe heute Abend alles verändert. Habe das Motorrad, den Motor, die Düsen, einfach alles gewechselt. Das ganze Rennen war wirklich hart. Aber ich war heute in den wichtigsten Läufen gut", so der WM-Führende.

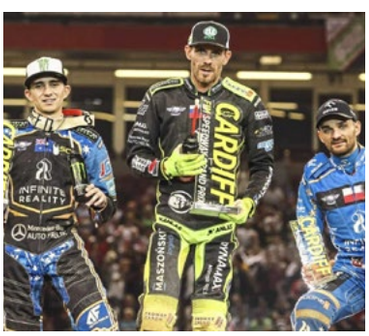
Vaculik im siebten Himmel

„Bartek" kann sich schon beim nächsten GP im dänischen Vojens vorzeitig zum Weltmeister krönen, wenn er mindestens 21 seiner 24 Punkte Vorsprung im Gesamtklassement behält.

Für Martin Vaculik lief es im Endlauf optimal. Zu jeder Zeit konnte er Jack Holder auf Distanz halten: „Ich bin im siebten Himmel! Was für ein Abend! Ein Kindheitstraum wurde wahr. Es waren die längsten vier Runden für mich! Ich war so nervös," gestand der Slowake, der seinen Anspruch auf eine WM-Medaille deutlich untermauerte.

Nach seiner verletzungsbedingten Zwangspause in Riga feierte Jack Holder ein unglaubliches Comeback. Und das, obwohl er von den Schmerzen seiner immer noch nicht auskurierten Handverletzung gezeichnet war. Hinzu kam ein Sturz in Heat 4 nach einem Ausscheren von Lindgren, der den Aussie in den Airfence schleuderte. Dennoch meisterte er den Abend äußerst couragiert: „Den Sturz im ersten Lauf habe ich nicht gebraucht. Ich habe vergeblich versucht, meine Hand zu schützen. Es hat sehr wehgetan. Aber ich bin überglücklich, habe mir alles abverlangt, hatte große Schmerzen, aber das war es wert", so Holder.

Überschattet wurde der GP von Tai Woffindens Sturz in Lauf 16, der seinen Traum vom ersten Cardiff-Sieg zerplatzen ließ. In Führung liegend stürzte der Brite in Runde 3 nach einem spektakulären Aufsteiger und wurde in den Airfence katapultiert. Dabei hat sich Woffinden die linke Hand gebrochen. ■



FIMSPEEDWAY.COM

Holder, Vaculik, Zmarzlik (v.l.)

SPEEDWAY-WM

Cardiff (GB), 2. September

1.	Martin Vaculik (SK)	9 Punkte
2.	Jack Holder (AUS)	12
3.	Bartosz Zmarzlik (PL)	8
4.	Fredrik Lindgren (S)	9
5.	Robert Lambert (GB)	11
6.	Kim Nilsson (S)	8
7.	Patryk Dudek (PL)	8
8.	Max Fricke (AUS)	8
9.	Dan Bewley (GB)	7
10.	Andzejs Lebedevs (LV)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 von 10 Veranstaltungen

1.	Bartosz Zmarzlik	138 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	114
3.	Martin Vaculik	105
4.	Jack Holder	97
5.	Jason Doyle (AUS)	87
6.	Dan Bewley	86
7.	Robert Lambert	83
8.	Leon Madsen (DK)	75
9.	Max Fricke	65
10.	Tai Woffinden	64

NACHRICHTEN

33. WM-TITEL FÜR TONI BOU

Toni Bou, der im Trialsport bereits alle denkbaren Rekorde hält, baut seine unfassbare Erfolgsstatistik weiter aus: Beim Trial-GP in Vertolaye (Frankreich) am Wochenende gewann der Katalane den Wettbewerb am Samstag vor seinen Landsmännern Jaime Busto (GasGas) und Gabriel Marcelli (Repsol Honda) und sicherte sich damit vorzeitig den Weltmeistertitel 2023. Es war der 17. Outdoor-Titel für den Montesa-Honda-Piloten, der 17. in ununterbrochener Reihenfolge. Dazu kommen 16 Indoor-Titel, insgesamt 142 TrialGP-Siege, davon zehn allein in dieser Saison. Am Sonntag gewann Bou auch den letzten GP der Saison: „Ich bin sehr glücklich, den Titel mit einem Sieg gewonnen zu haben", sagte der Trial-Gott danach.

WIEDER JEREMY SYDOW

Auch den 7. Lauf zur Enduro-DM in Waldkappel konnte Quereinsteiger Jeremy Sydow mit neun Sekunden Vorsprung vor seinem Sherco-Teamkollegen Luca Fischeder gewinnen. Dritter wurde Davide von Zitzewitz. Alle drei könnten schon nächstes Wochenende beim vorletzten Lauf in Rehna ihre Meistertitel vorzeitig sicherstellen.

BLÖDORN BESTER FAHRER

Die Speedway-Paar-U19-EM in Pardubice gewann Polen (31 Punkte) vor Dänemark (26) und Schweden (24). Deutschland (Jonny Wynant 3) wurde nur Fünfter, aber Norick Blödorn (20) war bester Fahrer des Wettbewerbs.

REMIS ZWISCHEN BROKSTEDT UND OLCHING

Im 10. Match der Speedway-Bundesliga-Saison trennten sich der MSC Brokstedt und der MSC Olching 42:42 unentschieden. Bester Fahrer war der Olchinger David Bellego. In der Tabelle bleibt weiterhin Stralsund (6 Matchpunkte) vor Olching (5), Güstrow (4) und Brokstedt (3).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Alfa Romeo GTA Limited, Neufahrzeug, Verbr.l/100 km: 9,3 außero., 16,5 innero., 10,8 komb., CO2 244 g/km, Kl G, 220.000,-€, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, www.motorwagen.com H

Aston Martin

1965/70 Aston Martin DB6, Linkslenker, 1A original / authentischer Zustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Corvette

C8 Cabrio, Ferrari rot & innen alles beige! LT3 Vollausst. & Lift, inklusive original Racing Cover, letzte EU Serie neu, o. Zul., rote Gurte, 3 J. Gar. u.s.w. Sofort nur 136.840,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60737

Ford

Ford GT Carbon Series, Neuwagen, sofort lieferbar, Verbr.l/100 km: 10,0 außero., 23,6 innero., 15,0 komb., CO2 343 g/km, Kl G, 885.000,- €, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, motorwagen.com H

Fiat

1971 Fiat Dino Spider, teilrestauriert, 1 von 420 gebauten Fiat Dino Spider 2400, begehrter 2,4 Liter Motor. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Hyundai

SantaFe 4WD Premium, Pano, 1.Hd.,7 Sitz., Mod. 2021, 52000 km, Vollausst.&Jahreswagenzust., scheckheftgepfl., Insp. neu, neuw. VB 41.470,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60739

Jaguar

2000 Jaguar XKR Cabriolet, 1. Hand, erst 23.503 km, sehr gepflegt. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Kia

EV 6 Coupé, EV 6 GT, Neuwagen, noch nicht zugelassen, verfügbar Ende August/Anfang September, BAFA (!), 50 km, 430 kW (585 PS), hellrot, Klima, Panoramadach, 72.900,- €. Details unter https://www.kia.com/de/modelle/ev6/galerie/. 71640 Ludwigsburg, Tel. 0172/8323660

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60705

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

SLS Flügeltürer, dt. Auto, 1. Hd., nur 1300 km, 1 Bes., grau-met., Leder schw., wie neu, v. Priv., 295.000,– €. 0157/32227002

1993 Mercedes 600 SL, V12, erst 20.020 km, optisch und technisch 1A. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- *Leser werben Leser*
- *Testabos*
- *Jahresabos*
- *Geschenkabos*

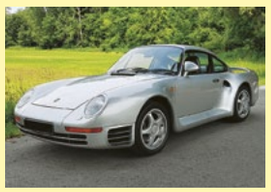
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1986/88 Porsche 959, original und wenig km ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

1989 Porsche 911 Speedster, Erstlack, erst 50.066 km, penibel gepflegt 1-A ! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

1976 Porsche 911S Targa, Farbrarität oakgreen, vollrestauriert mit Doku. Seitdem erst 2.000 km. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, v. Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 39/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

XPB

Die leidenschaftlichen Tifosi verwandelten die Start- und Zielgerade in Monza nach dem Rennen in ein Fahnenmeer

DTM als Super GT Masters?

DTM und ADAC GT Masters MSa 38/2023

Eine Serie zu viel? Das GT Masters mit den „Meistern von Morgen“? Es gab sowohl im Rahmen der DTM als auch bei den ADAC GT Masters jeweils eine GT4-Serie. Wenn das GT Masters eine Nachwuchsserie werden soll, warum ändert man diese dann nicht ganz einfach in eine GT4-Serie?

Dann kann der Nachwuchs ganz offiziell die DTM-Serie begleiten, und die Fahrer und Teams kämen sich nicht mehr in die Quere.

Rudolf Kowalski
per E-Mail

In 2022 eilte das ADAC GT Masters noch mit hochkarätigem Rahmenprogramm von einem Zuschauerrekord zum nächsten. Auch da fuhr die DTM schon mit GT3-Rennwagen. Und Probleme mit „Unnahbarkeiten“ gab es erst recht nicht. Heute stehen die GT-Masters-Teams in Zelten hinten im Fahrerlager der DTM oder vorne in der GTWC Europe.

Die Medienwirksamkeit des Markennamens DTM kann man sicher nicht bestreiten. Doch was wir jetzt haben, ist lediglich ein „Super GT Masters“, inklusive der Rennstrecken und der Penalty Laps.

Um die ehemals mit deutlich über 30 Startern besetzte Serie zu retten, muss der ADAC dem GT Masters mehr eigene Veranstaltungen mit Profi-Fahrern geben und seine 2. Liga umbenennen. Oder einstellen. Die drei Buchstaben wiegen schwer. Die SRO freut sich!

Michael Thomae
D-32427 Minden

Das ADAC GT Masters war die deutlich zuschauerfreundlichere Veranstaltung mit Autogrammstunden, Boxendurchgang und Fahrern, die sich nicht versteckten. Am Norisring versuchte ich zweieinhalb Stunden bei praller Hitze von einem bis dahin wenig erfolgreichen Fahrer ein Autogramm zu erhalten. Mehrfach unverständliches Verhalten, bis mir ein einsekündiges Gekritzel auf ein Foto gegeben wurde. Nur wenige Fahrer verhalten sich Fan-freundlich. GT Masters bitte komm zurück.

Thomas Temmel
D-81929 München

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 09. September

10.40	MotoGP Imola, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.00	MotoE-WM Imola, 1. Rennen **LIVE**	SRF 2
12.40	Moto3-WM Imola, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.55	DTM Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.45	Moto2-WM Imola, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	MotoGP Imola, Sprint **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV
15.00	GT Masters Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.40	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
16.00	MotoE-WM Imola, 2. Rennen **LIVE**	SRF 2
16.30	DTM Sachsenring, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV
16.35	ADAC GT4 Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
18.00	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
19.00	SSP-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
22.00	IndyCar Laguna Seca, Training (Aufz.)	Sky Sport F1*
23.00	IndyCar Laguna Seca, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 10. September

03.30	Sportwagen-WM Fuji, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
08.30	Sportwagen-WM Fuji, Schlussphase **LIVE**	NITRO
10.20	Motorrad-WM Imola, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Imola, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto2-WM Imola, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	SSP-WM Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.55	DTM Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.30	Sportw.-WM Fuji, Highlights (Wh: 19.00)	Eurosport 2*
14.00	MotoGP Imola, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	MotoGP Imola, Rennen (zeitvers.)	SRF 2
15.00	GT Masters Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.10	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
16.10	DTM Sachsenring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV
16.35	ADAC GT4 Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
17.15	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
17.20	Rallye-WM Akropolis, Powerstage (Aufz.)	Servus TV
20.30	IndyCar Laguna Seca, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.30	NASCAR Cup Series, Kansas City **LIVE**	Motorvision TV*
ca. 23.55	Rallye-WM Akropolis, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 07. September bis Sonntag, 10. September

---	Rallye-WM Akropolis, komplett **LIVE**	www.rally.tv*

Samstag, 09. September

ab 07.45	NLS 6. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
ab 08.55	SBK-WM Magny-Cours, der Samstag **LIVE**	servustv.com
10.00	Rallye-WM Akropolis, WP 9 **LIVE**	servustv.com
10.20	BMW M2 Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 10.40	Motorrad-WM Misano, der Samstag **LIVE**	servustv.com
11.20	Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 13.40	MX Masters Holzgerlingen, Samstag **LIVE**	YouTube
16.55	Rookies Cup Imola, 1. Rennen **LIVE**	redbull.tv
17.00	Rallye-WM Akropolis, WP 12 **LIVE**	servustv.com

Sonntag, 10. September

ab 08.15	NLS 7. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
08.45	Rookies Cup Imola, 2. Rennen **LIVE**	redbull.tv
09.00	Rallye-WM Akropolis, WP 14 **LIVE**	servustv.com
ab 10.00	MX Masters Holzgerlingen, Sonntag **LIVE**	YouTube
ab 10.20	Motorrad-WM Misano, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
10.20	BMW M2 Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 10.45	SBK-WM Magny-Cours, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
11.20	Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
12.00	Rallye-WM Akropolis, Powerstage **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig

Vorschau

XPB

Sportwagen-WM: Toyota will in Fuji den Heimsieg aus dem Vorjahr wiederholen

ADAC MOTORSPORT

DTM: Mirko Bortolotti reist als Tabellenführer zum Sachsenring-Comeback

MOTOGP

MotoGP: Wird Misano wieder zu einem bunten Ducati-Treiben?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
07.–10.09.	Rallye-WM, Rallye Akropolis/Lamia	GR
08.–10.09.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Kansas City	USA
09./10.09.	DTM & GT Masters, Sachsenring (+ GT4/PCC/M2)	D
09./10.09.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 6. & 7. Lauf	D
09./10.09.	Truck-EM, Zolder	B
09./10.09.	Int. GT Open & Formula Regional, Spielberg	A
10.09.	Sportwagen-WM (WEC), Fuji	J
10.09.	IndyCar Series, Monterey (Laguna Seca)	USA
10.09.	Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch	GB
Motorrad		
08.09.	Speedway, Cloppenburg	D
09.09.	Speedway U21-DM, Ludwigslust	D
09.09.	Speedway EM-Finale, Bydgoszcz	PL
09.09.	Enduro-DM, Rehna	D
09.09.	Sandbahnrennen, Vechta	D
09./10.09.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F
10.09.	Motorrad-WM, Imola (+ MotoE/Rookies Cup)	I
10.09.	Flattrack-WM, Debrecen	H
10.09.	Trial der Nationen, Auron	F
10.09.	Speedway Team Cup, Olching	D
10.09.	ADAC MX Masters, Holzgerlingen	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DOPPELT SO GUT

ZWEI AUSGABEN GRATIS

Über 75 Jahre Automobil-Expertise:
Unabhängige Berichterstattungen, exklusive Ein- und Ausblicke sowie kritische Vergleichstests – das alles und noch mehr gibt es jetzt im Doppelpack.

auto motor und sport

Jetzt 2 gratis Ausgaben sichern:
über den QR-Code oder auf
www.auto-motor-und-sport.de/gratishefte

Aktionsnummer: AMS1PFN2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.